

NORSTEDTS
JURIDIK

Transporträtt

En översikt

ANDRA UPPLAGAN

Lars Gorton

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv>

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

- Kopiera och vidare distribuera materialet oavsett medium eller format
- Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

- Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.
- Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.
- Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att göra något som licensen tillåter.

Se även information på

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv>

TRANSPORTRÄTT – EN ÖVERSIKT

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET



10 0072815 4

LARS GORTON

Transporträtt

En översikt

NORSTEDTS JURIDIK AB

Adress till förlaget:

Norstedts Juridik AB, 106 47 Stockholm
fax: 08-690 90 70, telefon: 08-690 91 00

Beställningar:

www.nj.se
e-post: kundservice@nj.se
fax: 08-690 91 91, telefon: 08-690 91 90, växel: 08-690 91 00
postadress: Norstedts Juridik AB, Kundservice, 106 47 Stockholm

Transporträtt – En översikt

Lars Gorton

Upplaga 2:1

ISBN 91-39-20347-6

© 2003 författaren och Norstedts Juridik AB

Sättning: Elanders Novum, Solna 2003

Tryck: Elanders Gotab, Stockholm 2003

Att mångfaldiga innehållet i denna bok, helt eller delvis, utan medgivande av Norstedts Juridik AB, är förbjudet enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande, såsom tryckning, kopiering, bandinspelning etc.

Förord

1944 utkom Folke Schmidts »Föreläsningar i sjörätt». Detta var första gången, som någon på svenska i ett läromedel gav en samlad översikt över sjörättens rättsliga ramar. 1955 utgavs så den första upplagan av Huvudlinjer i svensk frakträtt av *Grönfors, Pinéus, Schmidt & Wilkens*. Den utkom 1962 i en andra upplaga. *Grönfors* gjorde därefter i Allmän transporträtt en framställning av reglerna om transportörens ansvar för skada på och förlust av gods samt reglerna om transportdokumentens betydelse. Det var i denna bok som begreppet »transporträtt» etablerades. Denna bok utkom därefter i ytterligare 4 upplagor, innan den 1984 enligt önskemål från utbildningshåll ersattes av en mindre lärobok »Inledning till transporträtten». Denna bok utkom 1989 i en andra upplaga, men Kurt Grönfors har numera förklarat sig inte vara intresserad av att göra en ny upplaga. Det är mot denna bakgrund detta försök till en presentation av transporträtten skall ses. Min bakgrund med praktiskt befraktningsrättsligt arbete har gjort, att jag valt en i någon mån annan infallsvinkel än Kurt Grönfors, och jag har därför ansett det vara riktigare att försöka göra min egen presentation snarare än en ny upplaga av Grönfors bok. Det skall dock inrymmas, att mycket av arbetet redan har gjorts genom de nämnda, tidigare böckerna.

Liksom i Grönfors böcker är utgångspunkten i denna lärobok relationen mellan transportör och transportkund, men även relationen mellan redare och befraktare berörs.

Jag vill härmed också rikta ett särskilt tack till professor Grönfors, för att han liksom i andra sammanhang tagit sig tid att läsa

igenom manus och ge ovärderliga synpunkter och kommentarer. På motsvarande sätt vill jag också rikta ett tack till Jon Kihlman vid Rättsvetenskapliga institutionen, Handelshögskolan i Stockholm.

Lund/Stockholm våren 1996

Lars Gorton

Förord till den 2 uppl.

Sedan den första upplagens tillkomst 1996 har många förändringar skett på transportmarknaderna. Det är inte bara några av de större svenska rederierna som köpts upp av utländska rederiföretag, utan de största svenska speditörsföretagen har övertagits av utländska transportföretag. På flygtransportsidan har situationen för SAS förändrats och när det gäller järnvägstrafiken har en uppdelning skett mellan olika funktioner. Posten har bolagiserats.

Omdispositioner har skett av stoffet i förhållande till den första upplagan och hänsyn har tagits till en del nyare rättspraxis.

Jag har i denna nya upplaga även försökt ta hänsyn till vissa av de kritiska synpunkter som riktades mot den första uppl.

Lund/Stockholm hösten 2003

Lars Gorton (lars.gorton@jur.lu.se och även rvlg@hhs.se)

Innehåll

Förord 5

1. *Inledning* 11

- 1.1 Transportbranschen 11
- 1.2 Organisations- och verksamhetsformer 12
- 1.3 Medagerande 16
- 1.4 Transportpolitiska frågor 17
- 1.5 Några övergripande jämförelser mellan regler
beträffande de olika transportmedlen 20

2. *Olika rättsliga ramar kring transportbranschen* 22

- 2.1 Allmänt 22
- 2.2 Miljö och säkerhet m.m. 23
- 2.3 Säkerhet och transport av farligt gods 24
- 2.4 Något om transporträttsliga rättskällor 25
- 2.5 Avtalsrättslig reglering 26
- 2.6 Vad är transporträtt? 27
- 2.7 Internationella konventioner och inhemsk
lagstiftning 28
- 2.8 Orientering om sjölagens innehåll 33

3. *Avtalstyper vid transporter* 37

- 3.1 Allmänt om olika avtalstyper 37
- 3.2 Parterna i transportavtal 38
- 3.3 Ytterligare om andra medagerande i transporten 40
- 3.4 Något om olika transportdokument 43

3.5	Allmänt om befraktning	47
3.6	Styckegodstransport	49
3.7	Bareboatbefraktning	50
3.8	Tidsbefraktning	51
3.9	Resebefraktning	54
3.10	Konsekutiva resor	58
3.11	Kvantumkontrakt	58
3.12	Certepartiformulär	60
3.13	Några ord om fraktförhandlingar	62
4.	<i>Relationerna mellan köp, transport och betalning</i>	64
4.1	Allmänt	64
4.2	Exempel	65
4.3	Risikofördelning och betalning genom transportklausuler resp. rembours	66
4.4	Allmänt om transportdokumenten och deras funktion	69
4.5	Transportdokumentens köprättsliga betydelse	71
5.	<i>Transportdokument och dokumentalternativ</i>	74
5.1	Konossement	74
5.2	Fraktsedlar	78
5.3	Alternativa system (bl.a. dokumentlösa transporter)	80
6.	<i>Transportörens ansvar</i>	83
6.1	Allmänt	83
6.2	Transportprestation och sanktioner/konsekvenser vid bristande uppfyllelse	84
6.3	Transportlöfte och transportörsansvar	85
6.4	Utformningen av ansvaret	87
6.5	Dröjsmålsansvaret	90
6.6	Uppgiftsansvaret	91
6.7	Deviation och omlastning	93
6.8	Ansvarsperioden	95
6.9	Undantag från ansvar – särskilt sjörätten	98

6.10	Successiva transporter	101
6.11	Ersättningsbegränsning	105
6.11.1	Allmänt	105
6.11.2	Sjötransporter	106
6.11.3	Flygtransporter, järnvägstransporter, biltransporter och spedition	107
6.12	Frakten	109
6.13	Reklamation och preskription	111
7.	<i>Annan riskfördelning</i>	113
7.1	Gemensamt haveri	113
7.2	Försäkringar	114
8.	<i>Passagerarbefordran och resande</i>	117
8.1	Allmänt	117
8.2	Luftbefordran av passagerare	119
8.3	Landbefordran av passagerare	120
8.4	Sjöbefordran av passagerare	120
8.5	Researrangörer och resebyråer	121
9.	<i>Litteratur</i>	122
	<i>Appendix</i>	127
	<i>Rättsfallsregister</i>	135
	<i>Sakregister</i>	137

1. Inledning

1.1 *Transportbranschen*

Transportbranschen kan ses som *en* näringsgren i den meningen att den befattar sig med transporter av gods och personer. Det finns dock stora skillnader mellan de olika transportmedlen när det gäller användningsområde (funktionellt – flyg huvudsakligen personbefordran, skepp i första hand gods – och geografiskt – internationell trafik, närtrafik). Det finns därutöver skillnader med avseende på de olika hjälpgrenar som finns, av typ terminal-operation, stuveri, agenter osv. Det finns emellertid också andra stora olikheter, när det gäller olika marknader för olika slags gods, organisations-, ägar- och finansieringsformer, konkurrensförhållanden, förhållanden till miljö, arbetskraft osv.

Man bör hålla i minnet, att transportnäringen liksom andra verksamhetsgrenar omgärdas både av generella och av speciella regler. Detta gäller både i ett brett civilrättsligt perspektiv där allmänna avtalsrättsliga, fullmaktsrättsliga, associationsrättsliga, sakrättsliga regler etc. är tillämpliga likväl som speciella transporträttsliga ansvarsregler och befraktningsregler. Härtill kommer straffrättsliga, skatterättsliga, miljö- och säkerhetsrättsliga frågor m.m.

Världshandelns och resandets expansion har lett till en motsvarande tillväxt av transportapparaten. Tekniska förändringar, när det gäller lasthantering och inte minst datatekniken, har också haft stor påverkan på utformningen av transportapparaten. Allt större, mer tekniskt komplicerade och dyrare enheter har skapat finansieringsproblem, som kräver lösningar både finansierings-

och säkerhetsmässigt. Genom renodling av olika verksamhetsgrenar och genom »outsourcing» har också i högre grad logistikföretag vuxit fram, som erbjuder transportkunderna helhetslösningar.

Inom sjöfarten har den av Hugo Grotius på 1600-talet etablerade principen om »havens frihet» periodvis haft stor genomslagskraft, men med kolliderande intressen när det gäller överfart, fiske och utvinning av rikedomar på havsbotten har principen urholkats allt mer. Efter andra världskrigets slut har i många länder införts en allt hårdare reglering av lastflödet så, att detta styrs över till att transporteras med fartyg under import- eller exportlandets flagg.¹ I allt högre grad har EU kommit att spela roll för de rederier som bedriver sin verksamhet i medlemsländerna.

På flygsidan etablerade Chicagokonventionen från 1944 med transitkonventionen och transportkonventionen luftens »fem friheter», som lagt grunden till ett system av bilaterala avtal angående trafikrättigheter. På motsvarande sätt var lastbilstransporter under lång tid strängt näringsrättsligt kontrollerade, men båda dessa regleringssystem har bl.a. under påverkan av EG-rätten gradvis brutits ned.

1.2 *Organisations- och verksamhetsformer*

I första hand gäller, att allmänna associationsrättsliga regler är tillämpliga med avseende på transportbranschen, dvs. regler om kommanditbolag, aktiebolag osv. Inom sjöfarten finns regler för en speciell bolagsform med vissa särdrag, nämligen parrederi.² Till detta kommer, att samarbete även sker i form av s.k. pooler m.m.³ Varken konsortier eller pooler utgör särskilt lagreglerade

1. Exempelvis *Ademuni-Odeke*, Shipping in international trade relations, Aldershot, Brookefield USA etc. 1988, 153 ff.

2. Se nedan 1.5.

3. Frågan om fartygspooler har särskilt behandlats i Skibsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning, Oslo, 1991, men även i Poolsamarbeide, Management, Åpne register, Oslo 1988 (Marius 155) och *Packard*, Shipping pools, London 1989.

associationsformer utan är snarare en samarbetstyp som utvecklats vid sidan av de etablerade associationsformerna, även om de i många fall närmast har karaktär av handelsbolag eller enkelt bolag. Emellertid utövas verksamheten ofta genom ett aktiebolag som ägs av poolmedlemmarna. När det gäller flygtrafiken har i allt högre grad samarbete utvecklats genom s.k. allianser. I båda fallen sätter konkurrensrättsliga regler gränser för hur verksamheterna får bedrivas.

Det finns även en viss utveckling i riktning mot (eller kanske snarare en viss återgång till) »enbåtsrederier», där de ombordanställda eller åtminstone en del av »nyckelpersonalen» har ett ägarintresse i fartyget. Med de stegrade löne- och kringlönekostnaderna för nordiska redare har numera ofta den traditionella rederirollen kommit att uppdelas och fördelas på olika funktioner: ägar- och finansieringsfunktion, bemannings- och teknisk övervakningsfunktion, operationsfunktion samt befraktningsfunktion, en utveckling som för övrigt även haft sin motsvarighet i andra branscher.⁴ Den rederifunktion som därför en gång var samlad på en hand och normalt i en organisation har därför numera splittrats upp på olika bolag (dessutom ofta på skilda företag i olika länder).

Situationen är traditionellt en annan när det gäller järnvägarna, där i Sverige SJ fortfarande är ett statligt verk. Medan SJ (uppdelat i olika affärsdelar) sköter en betydande del av järnvägs- trafiken äger Banverket infrastrukturen (järnvägar m.m.). SJ förfogar därvid över bl.a. lok och vagnar. Vid sidan av SJ finns ett antal privata och andra operatörer på olika järnvägssträckor. Beträffande landsvägsstransporter finns i Sverige ett stort antal privata åkerier, som dock till stor del är »anslutna» till vissa centraler. Bilspedition och ASG har sedan några år övertagits av utländska företag. Flod- och kanaltrafik spelar stor roll inte bara i Europa.

4. Se bl.a. *Gorton, Ship managements agreement*. I *Journal of business Law* 1991 s. 562 ff.

En viktig skiljelinje dras traditionellt mellan linjetrafik och beställningstrafik (chartertrafik). Vid linjetrafik arbetar transportören på reguljär basis mellan på förhand fixerade platser. Detta mönster känns igen från exempelvis reguljär busstrafik eller flygtrafik men också från linjetrafik till sjöss. Linjetrafik till sjöss bedrivs ofta inom ramen för s.k. linjekonferenser.⁵ Linjekonferenser är en samarbetsform baserad på gemensamt bestämda tariffer, viss marknadsuppdelning och i vissa situationer en special form av prisdumpning genom s.k. »fighting ships». Inom ramen för United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) har utarbetats en internationell konvention, Code of Conduct for Liner Conferences, som bl.a. innehåller en lastfördelningsnyckel.⁶ Häremot står chartertrafik som bygger på att en person/ett företag hyr in fartyget/flygplanet/bilen för ett särskilt ändamål (en resa, en viss tid) och själv (inom ramen för vad som avtalats) bestämmer hur det/den skall användas under avtalsperioden. Chartertrafiken (trampfarten) utmärks av i stort sett ständigt sträng konkurrens (åtminstone när det gäller torrlastmarknaden och tankmarknaden).⁷ En annan praktiskt viktig distinktion måste göras mellan närtrafik och fjärrtrafik resp. internationell trafik. Särskilt när det gäller cabotage (kusttrafik eller trafik inom ett land) har traditionellt funnits långtgående skydd för nationella transportörer, ett förhållande som dock inte längre gäller inom EU.

Genomgående bedrivs cabotagetrafik (trafik inom samma land) av mindre, privatägda rederier (ofta i bolagsform), medan oceantransporter sköts av såväl stora multinationella företag som av mindre bolag.

Man bör därför vara uppmärksam på, att ägarstrukturen mellan olika transportmedel skiftar. I många länder har exempelvis järnvägstrafiken kommit att präglas av statligt ägande medan

5. Se exempelvis *Frihagen*, Linjekonferenser og kartellovgivning i Arkiv for Sjørett (Bd. 6) och, *Bernitz, Gorton, Grönfors*, Sjöfart och konkurrensrätt, Sjörettsföreningens i Göteborg skrifter nr 56 (1982).

6. *Ademuni-Odeke*, s. 15 ff.

7. Se bl.a. *Gorton, Ihre, Sandevärn*, Shipping and chartering practice, 5 uppl. 1999 s. 15 ff.

landsvägstrafiken normalt bestått av flera mindre enheter, enskilda åkare eller fåbilsägare, som eventuellt samverkar i en eller annan form.

Den reguljära flygtrafiken har i de flesta länder (med undantag av bl.a. USA) länge karaktäriserats av betydande statligt ägande och strikt marknadsuppdelning. På chartersidan har utrymmet varit större för helt privatägda företag. Genom det internationella organet IATA (International Air Transport Association) skedde tidigare en samordning av flygtransporter, fixering av fraktrater och biljettpriser och av andra konkurrensåtgärder.⁸ IATA:s verksamhet har haft stor betydelse för enskilda länders luftfartspolitik, men sedan 1978 har IATA:s prissättningsfunktion gradvis inskränkts, inte minst på grund av den amerikanska avregleringen. Detta har också lett till ökande konkurrens och komplicerade rabattsystem. Det var i USA som avregleringen kom att inledas, men inom EU har transportpolitiken jämte de konkurrensrättsliga reglerna under den senaste 20-årsperioden präglats av flygtrafiken i en liknande riktning och det statliga ägarinflytandet i flygbolagen har minskat eller upphört. I sammanhanget kan också nämnas, att SAS monopol på rättigheter i svensk och nordisk lufttrafik inskränkts med ökande konkurrens som följd. Inom flygtrafiken skiljer man ofta mellan regional trafik, nationell trafik och internationell trafik, där olika aktörer kan förekomma med tämligen olika serviceformer.

I sammanhanget bör också nämnas de allmänna konkurrensrättsliga regler som finns i TEU (Treaty on European Union, art. 81 och 82 i den reviderade utformningen) jämte följdförfattningar samt de speciella regler som successivt utvecklats som ram för den gemensamma transportpolitik (CTP) som efter hand tillkommit genom olika förordningar och direktiv.⁹

Man kan alltså konstatera, att transportbranschen knappast är någon enhetlig marknad, utan att den präglas av stora tekniska och strukturella skillnader. Det är ju inte heller särskilt förvånande, att

8. *Sundberg*, Air charter – a study in legal development, Stockholm 1961 bl.a. s. 101 f.

9. Exempelvis *Powers*, EC Shipping law. London 1992.

rättsreglerna varierar. Det bör även inskjutas, vilket för övrigt framskymtat tidigare, att marknaderna för de olika transportmedlen i sin tur är indelade i åtskilliga mindre specialmarknader.

1.3 *Medagerande*

I transportkedjan finns många andra länkar än de rena transportörerna. Dessa olika medagerande har skiftande arbetsuppgifter. Det kan röra sig om funktionärer av mellanmansrättslig typ (exempelvis speditörer, mäklare och agenter) men det kan också vara fråga om medagerande som självständigt utför en viktig uppgift i transportflödet (exempelvis s.k. klassificeringssällskap, stuverier, terminaler osv.¹⁰). Härutöver förekommer flera nationella och internationella myndigheter med kontrollfunktion och/eller »legislativ» funktion resp. servicefunktion. Som exempel kan nämnas hamnar, tullmyndighet, flygplatser, flygledning, sjö- resp. luftfartsverk m.m.

Det är vidare så, att de olika funktionerna till en del överlappar varandra. Så har exempelvis speditörens uppgifter traditionellt varit att samla ihop gods och föranstalta om (förmedla) transporter, hans roll har med andra ord snarare varit transportförmedlarens än transportörens. Ofta har emellertid förmedlingsuppdraget kombinerats med ett åtagande att också i eget namn utföra en lastbilstransport i anslutning till huvudtransporten eller lagring av godset under en period före lastning eller efter lossning. Det traditionella transportsystemet har emellertid sedan flera år genomgått en utveckling i riktning mot större samarbete mellan olika funktionärer inom transportkedjan. Man strävar efter ett i högsta möjliga grad obrutet godsflöde, där godset packats i en container, trailer eller liknande och sedan går från t.ex. inlandsfabrik via en sjötransport till en godsmottagare som befinner sig i ett annat land på en plats som ligger på stort avstånd från lossningshamnen.

Eftersom avsikten är att godset skall gå obrutet från fabrik till

10. Se bl.a. *Grönfors*, Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods. 2 uppl. 1960.

fabrik kan flera olika problem uppkomma som kräver sin lösning. Dessa problem är både av tullkaraktär¹¹ (när kan undersökning ske etc.?) och av privaträttslig karaktär, exempelvis när det gäller den köprättsliga avlämnandepunkten, som har betydelse både för risk- och kostnadsfördelning mellan säljare och köpare och för transportörens ansvar.¹² Denna utveckling har också lett till att de olika funktionärerna i transportkedjan har gått utanför sina traditionella arbetsområden. I synnerhet gäller detta speditören, som numera allt oftare även åtar sig att i eget namn utföra en större del av transporten, att ansvara för hela transporten samt att i ökande omfattning dessutom ta på sig andra tjänster som inte är omedelbart transportrelaterade.

För de olika medagerandena i transportkedjan finns skiftande regler dels av mera allmän, dels av speciell karaktär. Det kan röra sig om regler av allmänt civilrättsligt slag, exempelvis uppdragsregler och fullmaktsregler för agenter och mäklare, regler om deposition och ansvar exempelvis avseende terminalansvar. Utöver generella lagregler eller regler, som utvecklats i rättspraxis, finns också formulärrättslig praxis som har en bakgrund i de allmänna reglerna anpassade till mera speciella förhållanden inom en viss bransch. Det förekommer emellertid härutöver även särskilda föreskrifter för skeppsklarerare, regler för speditionsverksamhet, tullföreskrifter, instruktioner för sjöfartsverket m.m.

Det är i det enskilda fallet ofta nödvändigt att först fastställa den medagerandes funktion, innan tillämpliga regler kan fastställas.

1.4 Transportpolitiska frågor

De olika transportmedlen har haft en skiftande kommersiell utvecklingshistoria. Tesen att sjöfarten skall vara fri, dvs. att varje

11. I sammanhanget spelar det s.k. TIR-systemet stor roll. Detta system avser att underlätta transporter från dörr till dörr.

12. Se bl.a. *Ramberg*, Köplagen (under medverkan av J. Herre), Stockholm 1995, s. 209 ff.

lands fartyg skall kunna fritt konkurrera varsomhelst om tillgängliga laster, har i praktiken endast tillämpats i begränsad omfattning.¹³ Givetvis har en sådan frihet snarare förespråkats av etablerade sjöfartsnationer än av de länder som inte har någon särskilt utbyggd handelsflotta. Flera av dessa länder, både bland utvecklingsländerna och bland sådana industrinationer som vill stödja en egen handelsflotta, har funnit det mera förenligt med sina intressen att få till stånd något slags reglering. En sådan reglering baserar sig på ett slags lastfördelning, där antingen exportlast förbehålls exportlandets tonnage, tillgängliga laster fördelas mellan exportlandets och importlandets tonnage eller särskilda avgifter och skatter läggs på utländskt tonnage, fraktrabatter ges till den importör/exportör som utnyttjar det »egna» landets tonnage osv. Det kan väl diskuteras, huruvida ett sådant synsätt är särskilt rationellt, eftersom det ekonomiskt rimligen borde vara mera fördelaktigt att låta fartyg från andra länder konkurrera om lasterna än att skapa konstgjord sysselsättning för fartyg under lastägarlandets flagg. De skandinaviska länderna tillhör sådana länder som traditionellt förespråkade »fri sjöfart» men har uttryckt förståelse för de lastfördelningskrav som framförts från u-länder.

Den europeiska transportpolitiken reglerades ursprungligen i Romfördraget i art. 61 samt i art. 74–84.¹⁴ Konkurrensfrågor reglerades då bl.a. i art. 85 och 86. Efter Maastrichtfördraget och Amsterdamfördraget skedde vissa ändringar och nu motsvaras art. 85 och 86 av art. 81 och 82 i TEU (Treaty on the European Union) och en betydande samordning har skett framför allt inom vissa transportområden. Kommissionen har dragit upp vissa riktlinjer och framlagt förslag beträffande såväl intern transportpolitik som sjöfartspolitik.¹⁵ Inom EU har genom åren tagits flera transportpolitiska beslut mot bakgrund av huvudbestämmelserna om konkurrensbegränsning, exempelvis Förordning 1968 nr 1017 (regler om järnvägs- och vägtransporter), Förordning 1987

13. *Bernitz, Gorton, Grönfors*, Sjöfart och konkurrensrätt s. 27 ff.

14. Se framför allt *Blanco & van Houtte*, EC competition law in the transport sector, Oxford 1996.

15. Se exempelvis *Powers*, EC Shipping law s. 293 ff.

nr 3975 (flygtransporter), Förordning 1986 nr 4055–4058 (sjötransporter). Härutöver har även en mängd speciella bestämmelser införts. Utan att göra sig skyldig till någon överdrift vågar man påstå, att detta rättsområde är under stark utveckling. Detta gäller såväl nya regler beträffande exempelvis kombinerade transporter som den mycket viktiga rättsutveckling som sker i rättspraxis.

Linjesjöfarten bedrivs, som nämnts, ofta inom ramen för linjekonferenser. Den ovan nämnda UNCTAD-koden innefattar bl.a. vissa lastfördelningsprinciper, baserade på en fördelning av laster mellan exportlandets resp. importlandets tonnage, varvid 20 % kan hållas tillgängligt för fartyg från »tredje land». Detta är den s.k. 40/40/20-regeln.

Flygtrafiken har på det internationella planet redan tidigt baserats på bilaterala resp. multilaterala avtal om rätt till överfart, landningsrätt samt befodringsrätt. Inom det internationella lufttrafikorganet IATA (International Air Transport Association), till vilket olika länders flygföretag är anslutna, har tidigare generellt bestämts bl.a. de olika tariffer som skall tillämpas vid gods- och passagerarbefordran inom reguljär trafik. Många flygföretag som bedriver internationell trafik har, på grund av de stora kapitalinvesteringarna och de relativt höga driftskostnaderna, kommit att drivas i statlig regi eller med statliga intressen. Som nämnts har under senare år en betydande avreglering skett internationellt och nationellt beträffande rätten att bedriva flygtrafik. Vidare finns olika konkurrensrättsliga regler beträffande samarbete och sammanslagningar, och stränga säkerhetsbestämmelser upprätthålls.

Slutligen bör också omnämnas, att speditörer kan erhålla särskild auktorisation av handelskammare. Som villkor för auktorisation gäller bl.a. att speditören har tecknat speditörsförsäkring och dessutom ställt säkerhet för sina ekonomiska åtaganden.

1.5 *Några övergripande jämförelser mellan regler beträffande de olika transportmedlen*

Det finns vid sidan av många likheter ett stort antal särregler beträffande de olika transportmedlen resp. transportörerna. I sjöfarten har det individuella fartyget traditionellt haft en huvudroll; det är ofta namngivet (eventuellt med substitut) i transportdokumenten.¹⁶ Detta sammanhänger också med reglerna om fartygspant (hypotek) resp. sjöpanträtt. I ett historiskt perspektiv har själva fartyget utgjort ett ansvarssubjekt i flera jurisdiktioner. Detta illustreras av det tidigare s.k. abandon-systemet, när det gäller redareansvarets begränsning, vilket innebar, att redaren kunde »abandonera» (överge) fartyget till kreditorerna och därmed vara fri från ytterligare betalningsansvar. Inte minst i amerikansk rätt är det vanligt, att stämning fortfarande tas ut både mot redaren »in personam» och mot fartyget »in rem».

Lufträtten har delvis påverkats av detta betraktelsesätt, och kreditgivare kan erhålla säkerhet i form av inteckning i luftfartyg på motsvarande sätt som kreditorer till redare kan få säkerhet i form av pantbrev i fartyg.

Sjölagen innehåller bl.a. vissa speciella bolagsrättsliga regler om partrederi, som närmast kan betecknas som ett speciellt slags enkelt bolag men med ett till andelen proportionellt begränsat ansvar. Motsvarande institut saknas beträffande övriga transportmedel, där man endast arbetar med de vanliga associationsformerna.

Termerna redare och befraktare tar närmast sikte på fysiska personer, men i praktiken är de flesta rederier numera organiserade i aktiebolags form. Det är dock vanligt, att fiskebåtar och en del mindre tonnage ägs i partrederier. Vidare är det inte ovanligt, att flera rederiaktiebolag tillsammans driver enskilda fartyg i partrederi, eventuellt tillsammans med fysiska personer. Under en period har det även framför allt av skatteskäl varit vanligt, att

16. Om certeparti, konossement och fraktsedel se mera nedan i 3.4 och 4.4.

kommanditbolaget använts som alternativ till partrederi. Som en särskild finansieringsform har även fartygsleasing och flygplansleasing varit tämligen vanlig.

I synnerhet sjötransporterna var förr riskfyllda företag, och reglerna om gemensamt haveri (GH)¹⁷ kom till som ett sätt att fördela riskerna för »äventyret» mellan redare och lastägare. Någon motsvarighet till GH har aldrig utvecklats beträffande övriga transportområden. Sjötransportörernas benägenhet att friskriva sig från ansvar för godsskada m.m. ledde i ett första skede till införandet av en Harter Act 1893 i USA. Denna präglas av ett strängt tvingande ansvar för transportören gentemot transportkunden. I ett internationellt sammanhang skedde en uppföljning 1924 genom de s.k. Haagreglernas tillkomst (liknande regler har successivt uppkommit för de övriga transportörerna). Dessa regler är också ett utslag av riskfördelning. Försäkring tillkommer därutöver som ett riskutjämningsinstitut. Följaktligen arbetar man inom transporträtten med flera skikt av riskfördelningsregler.

Beroende på sjörättens långa utveckling i en internationell miljö och dess speciella lagstiftningstradition har den kommit att få en särskilt framskjuten position som transporträttslig källa. Detta påverkar givetvis en framställning om transporträttens ramar, i forskningssammanhang har sjötransporträtten ofta kommit att lyftas fram på så sätt, att sambanden mellan de olika avtalstyperna och kontraktsrelationerna tydliggjorts.

Härmed har också nämnts ett särdrag för transporträtten, nämligen att transportörens ansvar för godset gentemot lastägaren är ett tvingande minimiansvar. Detta kan anses särpräglat med tanke på att avtalsfrihet fortfarande anses utgöra en grundpelare vid kommersiella avtalsrelationer.

17. Se mera nedan i 7.1.

2. Olika rättsliga ramar kring transport- branschen

2.1 *Allmänt*

I ett perspektiv regleras, som nämnts, transportnäringen av de allmänna regler av olika slag som kan vara tillämpliga på all näringsverksamhet, vare sig det är fråga om associationsrätt, skatterätt, avtalsrätt, regler om säkerhet av olika slag eller något annat. Utöver dessa allmänna regler finns emellertid liksom för andra branscher en hel del särregler, exempelvis miljörättsliga regler, regler om ansvar i och utom kontrakt, regler om särskilda finansiella säkerheter osv. För juristen gäller det således att vara uppmärksam på såväl de allmänna reglerna som särreglerna. Avsikten med denna skrift är i första hand att presentera befraktnings- och transportavtalen och deras resp. relationer till köp och finansiering av gods. Det är emellertid viktigt att läsaren har ögonen öppna för det generella perspektivet och har en överblick över de olika regler som omger transportnäringen. Ett sådant perspektiv kan också ge anledning att fråga varför en viss lösning har valts i ett speciellt sammanhang. Det förhåller sig också på det viset, att de olika allmänna resp. speciella reglerna över tiden kommit att färga av sig på det enskilda transportavtalet, där parterna kan ha anledning att avtala om fördelningen av risker och kostnader mellan sig.

Jag vill också framhålla att vissa företeelser kommer att behandlas i flera olika sammanhang, eftersom infallsvinkeln hela tiden förskjuts. Jag skall dock försöka undvika onödiga upprepningar.

2.2 *Miljö och säkerhet m.m.*

När det gäller de olika transportmedlen finns en mängd regler av skyddskaraktär (både när det rör sig om arbetstagar skydd, skydd för tredje man och vad beträffar miljöskydd), vare sig det gäller säkerhet för enskilda eller för kollektiv.

Det är givetvis ogörligt – och för övrigt också onödigt – att i en skrift av denna typ mer än antydningssvis beröra alla dessa regelkomplex, som har mycket stor praktisk betydelse. Reglerna kan vara av skiftande slag. Det kan röra sig om regler av förbudsslag, ansvarsregler, skatte- eller avgiftsregler. När det gäller de miljörättsliga kraven kan man skilja på sådana som hänger samman med luftföroreningar och sådana som rör olika slags utsläpp.

Säkerhetsreglerna tar sin utgångspunkt i såväl skydd på grund av trafikanhopning, varvid utvecklats olika färdvägsregler och regler om trafikledning, t.ex. när det gäller väg- och flygtrafik samt sjöfart (i vissa särskilt trafikerade leder). De bullerregler som finns har kanske framför allt fokuserats på flygtrafiken, där ökande krav efter hand ställts i vissa regioner på den typ av flygplan som får användas. En annan viktig del utgörs av regler om avgasutsläpp och olika regler om rening i det sammanhanget. Detta gäller inte minst biltrafiken. Vidare finns en stor mängd nationella och internationella regler om oljeutsläpp och ansvar för oljeskador, vilka framförallt tar sikte på tanksjöfarten. Härutöver möter regler om transport av farligt gods och vidare olika säkerhetsföreskrifter om teknisk kvalitet, underhåll och övervakning (där föreskrifterna inom flygtrafiken framstår som de mest långtgående) osv. Till detta kommer arbetsrättsliga regler av kompetensnatur och regler rörande arbetstider m.m. Alla sådana regler och bestämmelser utgör en utomordentligt viktig del av de rättsliga ramarna kring transportbranschen. Lagstiftningsarbetet

och kontrollverksamheten inom detta område sker på både nationell, regional och internationell basis.

2.3 *Säkerhet och transport av farligt gods*

Det har efter hand utvecklats ett stort antal regler om teknisk och annan standard beträffande olika transportmedel. Sådana kontroll- och säkerhetsbestämmelser har drivits särskilt långt när det gäller flygtrafik. Hithörande regler tar sikte på dels den tekniska kvalitén på materielen, dels säkerheten med avseende på farligt gods, dels också den allmänna kompetensen hos besättning och företagsledning.

Några ord skall i sammanhanget nämnas om de problem som kan uppkomma i samband med transport av »farligt gods». Det »farliga godset» kan orsaka skada på annat transporterat gods, på transportmedlet, på personal som har med godset eller transportmedlet att göra eller på tredje man (sak eller person).

Det finns ett stort antal regler av olika slag som omgärdar transport av farligt gods, dels skydds- och säkerhetsbestämmelser som lägger vissa plikter på transportör/lastägare eller innehåller förbudsregler. Härtill kommer ansvarsregler samt regler om hur transportören kan eller skall hantera det farliga godset under vissa förhållanden (rätt resp. skyldighet att undanskaffa godset osv.).

Observeras kan, att exempelvis olja eller vissa slags kemikalier i sig kanske inte är farliga, men oljespill kan orsaka miljöskador och kemikalier kan under vissa omständigheter och i vissa föreningar orsaka värmeutveckling, explosion m.m.

Man kan i princip urskilja följande typer av regler, som då återfinns i olika lagstiftningar:

Upplysningsplikt och avsändaransvar.

Rätt att bortskaffa och oskadliggöra farligt gods.

Ansvar mot tredje man.

Sådana regler återfinns dels i speciallagstiftning dels i de centrala transporträttsliga lagstiftningarna.¹

2.4 Något om transporträttsliga rättskällor

Termen sjö rätt innefattar regler rörande fartyg och rederiverksamhet och ämnesområdet skär över hela rättsordningen och innefattar både allmänna förmögenhetsrättsliga och administrativa regler. Transporträttsliga regler innefattar ett slags tjänste- och/eller depositionsavtal och tar inte minst sikte på transportörens ansvar. Även om reglerna i vissa fall är speciella, utgör de en del av den svenska förmögenhetsrätten och måste ses och tillämpas i ljuset av svensk rättstradition.

Härtill kommer också ett särskilt internationellt element därigenom att en stor del av reglerna om transportörens relation till transportkunden baserar sig på internationella konventioner. Som numera genomgående framgår av internationella konventioner (se exempelvis den internationella köplagen (CISG) 1987:822 art. 22)² skall reglerna tillämpas i syfte att en harmonisering skall uppnås.

Detta innebär, att man vid tillämpning av transporträttsliga regler dels har att ta hänsyn till inhemsk, svensk rättstradition och svenska rättskällor, dels en gemensam nordisk ram – de nordiska sjölagarna är sedan 1891 i stora delar gemensamma eller likartade – men dels också den internationella miljön. Man kan för övrigt i sammanhanget erinra om att HD i två fall (NJA 1954 s. 574 och NJA 1971 s. 474), trots att en rättsfråga inte härstammade från en internationell konvention och inte heller engelsk rätt var tillämplig, uttalat, att i samband med befракtningsavtal särskild hänsyn måste tas till engelsk rätt – beroende på engelsk rätts tyngd på befракtningsrättens område.

1. Se härom t.ex. *Honka*, The standard of the vessel and the ISM Code, i *Modern Law of charter parties* (ed. J. Schelin), Stockholm 2003 s. 105 ff.

2. *Texten lyder*: »Vid tolkningen av denna konvention skall hänsyn tas till dess internationella karaktär samt till behovet av att främja en enhetlig tillämpning av konventionen och ett iakttagande av god sed i internationell handel.»

Särskild uppmärksamhet bör därför kunna fästas vid vissa utländska domar liksom vid internationell doktrin, även om dessa inte får tillämpas urskillningslöst. I nordisk rätt har Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND) fått stor praktisk betydelse för att göra nordiska avgöranden, i synnerhet på det sjörättsliga området, tillgängliga i alla de nordiska länderna. Understrykas bör för övrigt också att vissa transporträttsliga regler i och för sig är speciella och skall ses som särskilda förmögenhetsrättsliga lösningar, medan andra snarare utgör och illustrerar allmänna obligationsrättsliga principer. Detta gäller inte minst en del befraktningsrättsliga frågor om hävningsrätt, ersättningsskyldighet m.m.

Härvid bör också beaktas sådana företeelser som går under benämningen »allmänna transporträttsliga grundsatser».

2.5 *Avtalsrättslig reglering*

Principiellt gäller sedvanliga avtalsrättsliga regler på transporträttsliga avtal, även om avtalslagens struktur inte är särskilt anpassad för individuella branschförhållanden. Det skall dock inskjutas, att motsvarande kommentar kan göras i flera andra sammanhang. Med tanke på de skilda marknaderna och trafiktyperna säger det sig nästan självt, att avtalssituationerna kan variera högst avsevärt. En situation är att en passagerare stiger på en buss eller spårvagn och betalar i »förskott». En annan, som är typisk vid linjetrafik, är att transportlägenhet bokas för gods av viss typ och mängd för transport vid ett visst tillfälle, varvid särskilda, fastställda tariffer tillämpas. En tredje situation är, att plats bokas via en resebyrå för färd med buss, tåg eller flyg eller för sällskapsresa. När det gäller befraktningsavtal³ är situationen typiskt sett en helt annan och avtalsförhandlingen praktiskt mer

3. SjöL gör en åtskillnad mellan transportavtal (13 kap.) och befraktningsavtal (14 kap.). I Prop. 1993/94:195 sägs på s. 210, att med transportavtal »avses ett avtal varigenom en transportör mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan.» Av SjöL 14:1 framgår, att ett befraktningsavtal avser avtal om befraktning av fartyg.

omfattande och komplicerad och ofta utförd med hjälp av mäklare. Den senare typen skall beröras ytterligare nedan i 3.5.

2.6 *Vad är transporträtt?*

Mot ovanstående bakgrund är det lätt att förstå, att olika saker kan innefattas i begreppet »transporträtt». Termen är i svensk doktrin också av relativt sent datum, och avgränsningen av ämnesområdet kan diskuteras.

Avser man med »transporträtt» varje rättslig reglering som rör transportörer och olika mellanmän, transportmedel och transporter eller innefattas däri endast ett mera begränsat perspektiv, som exempelvis den rättsliga relationen mellan den enskilde transportören och den enskilda transportkunden.

Den förra inriktningen skulle man kunna kalla transporträtt i vidsträckt bemärkelse och den senare transporträtt i snäv bemärkelse. Kurt Grönfors, som lanserade termen i Allmän transporträtt,⁴ utgick från den snävare inriktningen och lade vidare tyngdpunkten på gods-transporter.

En viktig del av transporträtten vetter mot köprätten, och det funktionella sambandet mellan köp, transport, försäkring och finansiering innehåller några av de i sammanhanget mest betydelsefulla juridiska frågeställningarna.⁵

Jag kommer här att i huvudsak hålla mig till den förhärskande terminologin (det snävare perspektivet), som alltså i första hand rör den rättsliga relationen mellan den individuella transportören av gods och den individuella transportkunden jämte därmed sammanhängande dokumentfrågor. Dessa relationer är, trots att det

4. 1965 s. 11.

5. Se bl.a. *Selvig*, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, Oslo 1975, *Hellner*, Sale, carriage, insurance – an integration of the contracts and harmonization of the law. I Estudios en homenaje a Joaquin Garriguez, 1971 s. 48 ff., *Gorton*, Rättsliga ramar för internationella affärer – en översikt, Stockholm 1993 s. 175 ff., och *Ramberg*, Samordning av köp-, transport-, försäkrings- och finansieringsavtal i internationell handel, i SvJT 1988 s. 218 ff. Se i engelsk rätt exempelvis *Debattista*, Sale of goods carried by sea, 2 uppl., London 1998.

rör sig om kommersiella relationer, i betydelsefulla avseenden reglerade genom tvingande lagstiftning, dvs. lagstiftaren har bestämt en minimistandard rörande transportörens ansvar till skydd för transportkunden.

Lagstiftning rörande godstransporter är avsevärt annorlunda än den som gäller för passagerarbefordran; likaså är lagreglerna för de olika transportörerna, trots den strukturella likheten, av tämligen varierande karaktär när det gäller detaljregleringen, i stor utsträckning till följd av den historiska utvecklingen. Sjörätten är som konstaterats av gammalt internationellt ursprung, medan rättsreglerna för järnvägs-, landsvägs- och flygtrafik vuxit fram under sent 1800-tal och under 1900-talet, delvis under påverkan av de tidigt utvecklade sjörättsliga reglerna, delvis med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder inom varje bransch.

2.7 *Internationella konventioner och inhemsk lagstiftning*

Regleringen av relationerna mellan parterna i ett transportförhållande sker som i de flesta kommersiella sammanhang dels genom lagstiftning, dels genom avtal mellan parterna. Vissa relationer regleras genom dispositiva regler och andra av tvingande rättsregler.

I många fall äger transporten rum mellan olika länder, och det skulle därför vara olyckligt, om de transporträttsliga reglerna skilde sig åt i alltför hög grad i olika rättsordningar. För att motverka en alltför stor rättsolikhet har därför ett omfattande internationellt lagstiftningsarbete skett, ett arbete som dock delvis har en grund i internationella sedvänjor och regler av mycket gammalt ursprung, exempelvis reglerna om *gemensamt haveri*, som går tillbaka till antiken, eller reglerna om konossement som har sitt ursprung i *lex mercatoria*, dvs. de allmänna handelsrättsliga regler som går tillbaka till medeltida handelsbruk i handelsstäderna i Nordvästeuropa och Norditalien.

Ett konstaterande har redan gjorts, nämligen att transporträtten kännetecknas av en ovanligt hög grad av tvingande reglering. Detta har sin bakgrund både i lagstiftarens önskan att skydda transportdokumentens funktion och som ett skydd för transportkunden som ofta ansetts ha en underlägsen ställning. De tvingande reglerna tar i första hand sikte på transportörens ansvar för skador på eller förlust av godset. Skador kan uppkomma exempelvis genom slarv vid hanteringen av godset när det lastas eller lossas, på grund av hårt väder under överfart (framför allt när det gäller sjötransport), på grund av att godset stuvats illa eller på grund av att förpackningen är dålig. Skadorna kan alltså orsakas av en mängd olika omständigheter, ibland av rena *force majeure*-omständigheter. De regler som utvecklats beträffande transportörens ansvar skiftar till en del när det gäller olika transportörer, där skadeorsaken har tillmätts något varierande betydelse vid utformningen av reglerna.

I sammanhanget bör också uppmärksammas de olika försäkringar som normalt förekommer både i köprelationen och i transportrelationen, i den förra i form av varuförsäkring och i den senare i form av ansvarsförsäkring.

Transportlagstiftningen är som nämnts internationellt påverkad. Numera ligger ofta en internationell konvention bakom den svenska transporträttsliga lagstiftningen. När en internationell konvention införlivas med svensk lagstiftning kan olika metoder användas (här bortses då från vissa av de regler som emanerar från EG-samarbetet): 1. en separat lag görs som baserar sig på konventionstexten, 2. en översättning görs av konventionstexten och översättningen blir antagen som lag, eller 3. en lag antas som föreskriver att konventionstexten skall vara svensk lag. Den konventionsanknutna lagstiftningen tolkas enligt vanliga regler om lagtolkning, men hänsyn måste tas till unifieringssyftet som kan utgöra en särskild tolkningsnorm.⁶ Dessvärre har det internationella konventionsarbetet inte bara lett till en harmonisering utan även i flera fall till ny splittring, därigenom att olika konventioner

6. Jfr *Grönfors*, Inledning s. 36 med hänvisningar. Jfr också 2.4.

täcker samma fråga men olika länder har valt att ansluta sig till olika konventioner.

Den svenska sjörätten har – liksom andra sjöfartsnationers nationella sjö rätt – vuxit fram under internationell påverkan. Det finns internationella konventioner om bärgning (1910 och 1967), om sjöpanträtt och skeppshypotek (1967), om begränsning av redareansvaret (1924, 1957 och 1976), om oljeskador (1969 och 1971), om godsbefordran (1924, 1968 och 1978), om förbud mot oljeutsläpp (1954) osv. Ett slående exempel på internationell påverkan är också York-Antwerpenreglerna om gemensamt haveri, till vilka hänvisas i SjöL 17:1. York-Antwerpenreglerna är inte en internationell konvention men har näst intill lagstiftnings status. Dessa regler intas nästan undantagslöst i konossement och certepartier. En reviderad version av York-Antwerpenreglerna godkändes 1994 av CMI (Comité Maritime International). Det bör också särskilt inskjutas, att lagstiftning inom transporträttens område, inte minst inom sjörätten, traditionellt skett i nära samarbete mellan de nordiska länderna.

Sjöfarten: Sjölagens befraktningskapitel reviderades 1936 i samband med att Brysselkonventionen (Haagreglerna 1924) blev svensk lagstiftning. Haagreglerna reviderades 1968 genom en ny överenskommelse (Haag-Visbyreglerna), som föranledde lagstiftning bl.a. i Sverige. Under våren 1978 tillkom vid en diplomatisk konferens i Hamburg en ny konvention rörande sjötransportörens ansvar för skador på och förlust av gods i samband med godstransporter (Hamburgreglerna). Sverige frånträdde Haagreglerna den 1 april 1985.

De nordiska länderna antog en ny sjölag under 1990-talet, för svensk del genom lag (1994:1009), där 13 kapitlet avhandlar godsbefordran och 14 kapitlet befraktning.

För närvarande pågår inom ramen för UNCITRAL ett arbete som syftar till en helt ny konvention som skall kunna ersätta Haagreglerna, Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna. Inom CMI har framtagits ett »draft instrument» som nu är föremål för bearbetning inom UNCITRAL.

Järnvägstrafiken: För inrikes järnvägstrafik, som inte ingår i en internationell transport, gäller järnvägstrafiklagen (JVL, 1985:192). Lagen gäller inte bara trafik med järnväg utan också i vissa delar trafik med tunnelbana och spårväg. Här finns en samlad reglering av järnvägens och andra spårföretags förhållande till transportkunderna och till dem som skadas till följd av verksamhet, som bedrivs i samband därmed. Genom lagstiftning 1995:370 har vissa ändringar skett i kap. 1, 2 och 3. År 1985 antog riksdagen lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik (COTIF, Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Genom denna lag införlivades med svensk rätt delar av fördragets bestämmelser. Lagen innehåller dessutom regler om verkställighet av utländska domar som grundas på fördraget. I lagen har reglerna om passagerarbefordran intagits som bilaga A och reglerna om godsbefordran som bilaga B. Genom lag 1995:368 resp. 369 har vissa ändringar gjorts som baserar sig på vissa ändringar beslutade av mellanstatliga organisationer för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Lufttrafiken: Luftfartslagen (1957:297) (omtryckt i SFS 1986:166) jämte en särskild luftfartsförordning (1986:171) innehåller huvudsakligen offentligrättsliga bestämmelser om lufttrafiken men reglerar även vissa privaträttsliga förhållanden mellan transportören, hans medkontrahenter och andra intressenter i godset. Genom lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg införlivades den s.k. Warszawakonventionen 1929 med svensk rätt. Vid en diplomatisk konferens i Haag 1955 antogs ett tilläggsprotokoll med vissa ändringar och tillägg. Den nya texten inarbetades i svensk rätt i luftfartslagens 9 kapitel och trädde i kraft 1963. 1937 års lag är alltså tillämplig på förhållanden som rör andra konventionsstater än dem som ratificerat det nyare systemet. Genom lag om inteckningar i luftfartyg (1955:227) finns regler om inteckning i luftfartyg, bestämmelser som närmast är baserade på de gamla reglerna om fastighetsinteckning. Genom ändringar (SFS 1967 nr 69–74) i 1937 års lag och 9 kapitlet luftfartslagen har en i Guadalajara år 1961 undertecknad konvention om

internationell luftbefordran, som utföres av annan än den avtalslutande transportören, kunnat införlivas med svensk lagstiftning. Genom SFS 1986:619 infördes skärpta ansvarsregler för flygtransportören baserade på Montreal-protokollen nr 3 och nr 4 från 1975. År 1999 antogs en ny Montrealkonvention som bl.a. innebär en modernisering av Warszawa-systemet. Innehållet har blivit utsatt för delvis hård kritik.

Lastbilstransporter: Lastbilstransporter förblev länge oreglerade i svensk rätt, men 1956 tillkom CMR, Convention relative aux contrat de transport international de marchandises par route. Denna konvention gjordes 1969 till svensk lag (1969:12), när det gäller internationella transporter. År 1975 infördes lagstiftning baserad på CMR för inrikes godstransporter på landsväg, lag (1974:610) om inrikes vägtransport (VTL, vägtransportlagen). I sammanhanget bör även nämnas Allåk 86 – Allmänna leveransbestämmelser för åkerinäringen jämte SÅ (Svenska åkeriförbundet), Ansvarsbestämmelser (1986-01-01) för medlemmar som försäkrat sitt transportansvar till av SÅ godkända försäkringsvillkor.

Spedition: Svensk rätt saknar särskilda lagregler om speditorsinstituttet, och speditörens mellanställning får därför bedömas i det enskilda fallet efter tillgängliga regler om fullmakt, uppdrag, kommission etc., varjämte han i vissa fall kan uppträda som transportör, varvid aktuella transporträttsliga regler blir tillämpliga. De Nordiska Speditionsvillkoren, senast reviderade 2000, ingår som avtalsinnehåll i de flesta speditorsavtal slutna med speditörer i de nordiska länderna. De betecknas allmänt som NSAB 2000. Frågan om NSAB:s karaktär av handelsbruk har belysts i ND 1980 s. 1 (Svea hovrätt), ND 1990 s. 1 (Hovr V Sv.) och ND 1998 s. 51 (Gbg. TR).

Allmänna transporträttsliga grundsatser: Varje transportmedel är alltså särskilt reglerat och det finns principiellt en speciell rättsbildning inom varje transportsystem. Emellertid måste man även

uppmärksamma en grupp dispositiva rättssatser, som brukar benämnas *allmänna transporträttsliga grundsatser*. Motsvarande allmänna principer finns inom de flesta rättsområden, t.ex. allmänna avtalsrättsliga principer, allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser osv. Vad som döljer sig bakom termen är dock inte särskilt klart. Gemensamt för alla rättsregler om ansvar för godset i samband med transportavtal synes vara, att transportören har en skyldighet att vårda godset under transporten, och ifall sakskada skulle inträffa transportören måste visa, att varken han eller någon för vilken han svarar vårdslöst har orsakat skadan (presumtionsansvar). En sådan allmän grundsats anses vara att godset »skall betala» frakten (jfr nedan i 6.12).

2.8 *Orientering om sjölagens innehåll*⁷

Sjölagen (1994:1009), som trätt i stället för 1891 års sjölag, innehåller centrala regler om fartyg och rederiverksamhet. Tidigare lagstiftning kom successivt att genomgå betydande förändringar. Den arbetsrättsliga delen bröts ut 1952 i en särskild sjömanslag, som omarbetats och närmats de regler som gäller anställningsförhållanden i land. Vidare har reglerna om sjöförsäkring brutits ut, och de återfinns numera i några paragrafer i försäkringsavtalslagen.⁸ Sjölagen genomgick under 1970-talet ytterligare förändringar och då reviderades bl.a. kapitlen om redareansvarets begränsning, bärgning, fartygets befälhavare, haveri samt vissa andra regler. Vidare tillkom efter hand ny lagstiftning bl.a. angående fartygspant och partrederi samt befordran av gods och passagerare.

7. Det finns f.n. ingen samlad översikt över den svenska sjölagen utöver förarbetena (se SOU 1990:13 och prop. 1993/94:195). I norsk rätt fyller *Bull & Falkanger, Innføring i sjørett*, 4 uppl., Oslo 1995, ett sådant behov.

8. Dock bör uppmärksammas, att det diskuteras i vilken omfattning förslaget till försäkringsavtalslag – Ds 1993:39 – skall innehålla regler om sjö- och transportförsäkring.

Sjölagen (1994:1009) som finns intagen i lagboken är indelad i sex delar och omfattar 22 kapitel. Varje kapitel har löpande paragrafnumrering. Förutom revisionen av kapitel 13 och 14 (om godsbefordran resp. befraktning) medför nyordningen dock inga större materiella förändringar.

Avd. 1 om fartyg innehåller de fyra första kapitlen av sjölagen. Det *första kapitlet* omfattar bestämmelser om fartyget, avseende huvudsakligen dess nationalitet, tillhör, identifiering, skick samt bestämmelser om fartygsregister.

I *andra kapitlet* finns regler om registreringen av fartyg, verkan av registrering och inskrivning samt registrerings- och inskrivningsförfarandet.

I sjölagens *tredje kapitel* finns bestämmelser om skeppshypotek och sjöpanträtt. För en del i lagen uppräknade fordringar ger sjölagen ett särskilt skydd genom säkerhet i fartyget och dess tillhör (sjöpanträtt). Avsikten härmed är, liksom vid andra legala panträtter, att vissa fordringsägare skall få säkerhet för sina fordringar utan att särskilt avtal träffats därom. På grund av sina oftast stora värden och sin mobilitet utgör fartyg goda kreditobjekt och för att möjliggöra, att sjöfart skall kunna bedrivas av redaren, även om fartyget utgör säkerhet för en skuld – jfr den normala handpanträtten vid lös egendom – har ett särskilt inteckningssystem utarbetats som på det hela taget fungerar på motsvarande sätt som panträtt i fastighet. Pantbrev i fartyg kan alltså särskilt upplåtas, och ett varv som levererar ett fartyg på kredit betingar sig regelmässigt säkerhet i fartyg genom pantbrev liksom banker och andra finansieringsinrättningar som finansierar redariets verksamhet.

I det *fjärde kapitlet* regleras frågor om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden. *Avd. II* behandlar rederi och omfattar kapitlen 5 och 6.

Femte kapitlet behandlar den för sjöfarten speciella associationsformen *partrederi*, medan *sjätte kapitlet* handlar om befälhavaren. Huvuddelen av detta kapitel är av »offentlighetsrättslig» karaktär, som t.ex. skyldigheten att vaka över ordningen ombord,

att föra dagbok osv. Kapitlet innehåller dock även stadganden av »privaträttslig» natur, som t.ex. bestämmelserna om befälhavarens ställningsfullmakt (som ger befälhavaren rätt att utan särskild fullmakt inom vissa gränser sluta avtal för rederiets räknning). Vidare åläggs befälhavaren att tillvarata redarens och lastägarens intressen.

Avd. III »ansvar» omfattar kapitlen 7–12. *Sjunde kapitlet* innehåller en bestämmelse om redarens ansvar, som är ett s.k. *principalansvar*. Till detta knyts dock en regressrätt mot den som vållat skadan.

Åttonde kapitlet reglerar skada vid fartygs kollision och fördelar skadeståndsansvaret efter graden av vållande. *I nionde kapitlet* återfinns reglerna om begränsning av redaransvaret. En företagare svarar liksom enskilda personer »personligen och utan begränsning» för de förpliktelser han själv eller genom annan ingår eller ådrar sig. Från denna grundregel finns undantag för redare, eftersom redarens yttersta ansvar i de allra flesta praktiska fall är begränsat till ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet.⁹ Detta innebär, att ett rederi som drivs i aktiebolags form har en ansvarsbegränsning både med hänsyn till organisationsform (partrederi eller aktiebolag) och därutöver på grund av den sjörättsliga specialregeln. *Tionde kapitlet* hänvisar till särskilda bestämmelser om oljeskada i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss. *Elfte kapitlet* behandlar atomskada genom hänvisning till atomansvarighetslagen (1968:45) och *tolfte kapitlet* regler om begränsningsfond och begränsningsmål.

Avd. IV reglerar avtal om befordran i *trettonde kapitlet* (styckegodstransport), *fjortonde kapitlet* (befraktning) och *femtonde kapitlet* (befordran av passagerare och resgods).

Avd. V reglerar sjöolyckor. I *sextonde kapitlet* behandlas det för sjörätten unika institutet bärkning. Härmed avses bärkning av egendom, exempelvis av fartyg som havererat eller är i fara (räddning av människoliv räknas däremot inte som bärkning). Den som

9. Sådan ansvarsbegränsning inom sjörätten är av gammalt datum och har ansetts tjäna som grund för riskspridning, se bl.a. *Blom*, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, Stockholm 1985.

utför eller medverkar till bärgning har rätt till bärgarlön, vilken tilltages rikligt för att bärgning skall uppmuntras. För att bärgarlön skall utgå krävs att bärgningsföretaget lyckas (*no cure no pay*). I *sjuttonde kapitlet* återfinns bestämmelser om haveri. Här finns också de s.k. York-Antwerpenreglerna, som lämnar föreskrifter om gemensamt haveri (se nedan i 7.1). *Artonde kapitlet* meddelar föreskrifter om dagböcker, sjöförklaring och besiktning.

Avd. VI innehåller avslutande bestämmelser där i *nittonde kapitlet* återfinns regler om preskription av vissa fordringar, i *tjugonde kapitlet* vissa straffbestämmelser, i *tjugoförsta kapitlet* regler om laga domstol och rättegång i sjörättsmål och i *tjugoandra kapitlet* särskilda bestämmelser.

3. Avtalstyper vid transporter

3.1 *Allmänt om olika avtalstyper*

Vid sidan av de olika verksamhetsformer som redan berörts har efter hand utvecklats olika frakträttsliga avtalstyper, kanske mest påtagligt inom sjörätten. Grönfors har i olika sammanhang gjort en åtskillnad mellan fartygscentrerade och godscentrerade transporter,¹ där de förra baserar sig på, att avtalet utgår från nyttjandet av transportmedlet antingen det är fråga om en resa eller under en viss tid, medan de senare snarare tar sikte på själva godset och transporten av det.

Detta synsätt präglar också den nya sjölagen (SFS 1994:1009), där en distinktion görs mellan regler om styckegodstransporter i 13 kapitlet och regler om befraktning i 14 kapitlet. De avtalstyper som man inom befraktningen främst talar om är resebefraktning, tidsbefraktning och kontraktsfart. Bareboatbefraktning (skepps-*lega*) regleras inte i sjölagen utan faller snarare in under regler om *lega* eller leasing. I internationell fraktfart blir svensk rätt dock endast undantagsvis tillämplig på fraktavtal.

När det gäller flygverksamhet finns inte som vid sjöfraktavtal några speciella lagregler rörande olika avtalstyper.² I praktiken

1. Se bl.a. Inledning, s. 11.

2. I svensk rätt har flygfraktavtalet främst behandlats av Grönfors, Air charter and the Warsaw convention, Stockholm 1956, resp. Sundberg, Air charter, Stockholm 1961, och i norsk rätt av Lødrup, Luftrett 1, Oslo, 2. uppl. 1965 samt Luftrett 2, Stencil, Oslo 1975.

finns liknande (om än inte identiska) företeelser, och terminologin är normalt lite annorlunda. Vid flygtransporter förekommer oftare termer av typ »wet-lease» respektive »dry-lease», där »dry-lease» är egentlig lease i den meningen att flygplanet ställs till leasetagarens förfogande utan besättning m.m. och att leasetagaren tar över all verksamhet med avseende på flygplanet. Vid »wet-lease» ställs flygplanet till leasetagarens förfogande med besättning. En annan indelningsgrund är den mellan »finansiell lease» och »operationell lease», där leasegivaren i förra fallet endast är kreditgivare, medan i det senare fallet leasegivaren därutöver kan ha vissa flygtekniska eller administrativa funktioner.

Det finns även beträffande de andra transportmedlen liknande kontraktsföreteelser. Utgångspunkten för beskrivningen här har dock i första hand hämtats från sjörätten, där systemet i lagstiftningen är mest utvecklat (eller om man så vill invecklat).

3.2 *Parterna i transportavtal*

Sjölagen 13:1 gör en åtskillnad mellan *avsändare* som den part som avtalar om ett transportavtal med *transportören* och *avlastaren* som den part som avlämnar last till transportören resp. *mottagaren* den part till vilken godset skall utlämnas efter transporten. Denna terminologi utvisar den trepartskaraktär hos transportavtalet, som sjölagen valt, nämligen förhållandet avsändare/transportör/mottagare. Det måste dock inskjutas, att mottagaren inte »egentligen» är avtalspart utan blir berättigad att utfå godset genom transportörens löfte att lämna ut godset, vanligen till den som står angiven som mottagare i transportdokumentet eller i vissa fall till innehavaren av transportdokumentet. Förhållandena kan ibland vara sådana att köparen eller säljaren är både avsändare och mottagare.

Huvudregeln är, att man som transportör kvalificerar den som har *avtalat* med avsändaren om transporten, vilket betyder, att undertransportören i princip blir verkställande transportör i förhållande till den avtalande transportören. Härigenom uppkom-

mer då den situationen, att mottagaren både skulle kunna vända sig mot den verkställande transportören för att få ut godset i oskadat skick och mot den avtalande transportören, som enligt dokumentet har utfäst sig gentemot avsändaren/avlastaren bl.a. att lämna ut godset (i oskadat skick) till mottagaren. I många fall skulle en sådan regel leda till olämpliga resultat och har därför i vissa fall modifierats, på lufträttens område genom Guadalajara-konventionen från 1961, som i det här sammanhanget behandlar den verkställande transportören på samma sätt som den kontraherande transportören. På sjörettens område infördes en liknande regel genom lagändring i de nordiska sjölagarna 1974, och denna regel återfinns nu i 13:35.

»Transportör» innefattar antingen den, som åtar sig att utföra transporten (*avtalande transportör*) eller den, som faktiskt utför den (*verkställande transportör*).³ Enligt SjöL 13:35–13:37 gäller, att både avtalande och verkställande transportör är ansvariga för skador på eller förlust av godset i förhållande till lastägaren.

Denna fråga var tidigare mycket omdiskuterad, och hade i ett känt rättsfall, det s.k. *Lulu*-målet (NJA 1960 s. 742), fått den lösningen att en konossementsförvärvare, som grundade sitt krav endast på konossementet, hade att hålla sig till den verkställande transportören. I svensk rätt utvecklades en rätt till *direct action* mot undertransportören, se ND 1973 s. 24 (*Tor Mercia*-fallet i Gbg TR) och ND 1973 s. 286 (*Morska Agencja*-fallet i Sthlm TR), och numera finns i SjöL 13:37 ett solidariskt ansvar för avtalande och verkställande transportör med rätt till regress mellan dem.

När det gäller befraktning är de huvudtermer som normalt används *bortfraktare* (för den som äger eller genom certeparti förfogar över fartyget i praktiken används ofta termen *redare* eller *rederi*) och *befraktare*, och till dessa termer kopplas så de avtalsparter som omfattas i transportkedjan. »Befraktaren» eller »avsändaren» är alltså den person, som avtalar med redaren/sjö-

3. Se framför allt *Grönfors*, Successiva transporter, passim och Kommentaren, s. 183 ff. Se vidare nedan 6.10.

transportören om transporten. Befraktaren eller avsändaren är i ett köprättsligt perspektiv i ofta säljare eller köpare. Härvid spelar köpeavtalets transportklausul avgörande roll (se nedan 4.3). Om den som befraktat ett fartyg i sin tur fraktar det vidare till någon annan används termen underbortfraktning (subcharter) på förhållandet. På motsvarande sätt kan en transportör som avtalat om transport låta denna utföras av en undertransportör.

Transporter som utförs av flera transportörer efter varandra benämns ofta »successiva transporter»; om de utförs av olika fraktförare med samma typ av transportmedel talar man om »genomgångstransport» (t.ex. oceanfartyg och lokalfartyg), men om olika slags transportmedel används, är det fråga om »kombinerade transporter» (t.ex. fartyg och järnväg).⁴ Med tiden har det således blivit allt vanligare att den kontraherande transportören, som svarar för fullgörandet av transportåtagandet anlitar en undertransportör, den verkställande transportören, för utförandet av transporten. Det är inte säkert att den nordiska lösningen beträffande vem som skall anses vara »transportör» i förhållande till avsändare resp. mottagare har samma lösning i andra rättsordningar. Det har också blivit allt vanligare, att logistikföretag bygger upp transportsystem, där i varierande omfattning olika utförande transportörer och andra funktionärer används för genomförandet av transportåtagandet eller andra av åtagandet omfattade åtgärder (t.ex. upphängning av kläder, viss sammansättning osv.).

3.3 *Ytterligare om andra medagerande i transporten*⁵

Agenter och mäklare: Mäklare och agenter har informativa, förmedlande och samordnande funktioner i transportkedjan. Med hänsyn till arbetsområden kan åtskillnad göras mellan skeppsmäklare (*ship broker*⁶), klarerare (*port agent*) och linjeagent (*liner*

4. Se särskilt Grönfors, Successiva transporter, passim.

5. Se framför allt Intermediaries in shipping, ed. by K Grönfors, Sjörättsföreningens i Göteborg skrifter nr 69 (1991).

agent). Strikt juridiskt brukar man skilja mellan olika slags mellanmän på så sätt, att t.ex. en »agent» anses företräda en part och dennes intressen, medan en mäklare principiellt skall sammanföra två parter och därvid inte förfördela ena parten. I transportbranschen är emellertid terminologin i detta avseende inte så fast och stämmer knappast med de praktiska förhållanden som råder.

Mäklarens uppgift är här att uppträda som representant för ena parten i en fraktförhandling (*owner's broker* resp. *charterer's broker*). I sakta ökande grad sker fraktförhandlingar över »nätet» utan att mäklare anlitas. Klarerarens uppgift är att för redarens räkning medverka till att fartyget under hamnanlöp skall få så snabb expediering som möjligt. Han skall på olika sätt assistera befälhavaren i dennes kontakter med myndigheter och hamnfunktionärer osv. Linjeagenterna är i allmänhet kontraktsbundna till linjerederier. Linjeagenten framstår som ett slags generalagent för linjen inom ett visst geografiskt område. Han har kontakt med tänkbara avlastare inom området och med speditörer, sköter annonsering av avseglingar, ombesörjer inkassering av frakt och den omfattande dokumentationen etc. Lastbokning sker normalt utan särskilt invecklade förhandlingar genom en enkel fraktkvotering enligt gällande tariff, och då bokningen noterats och bekräftats av agenten har transportavtalet slutits. Ofta sköter linjeagenten i praktiken även klareringen.

Speditörer: En av de i det här sammanhanget viktigaste funktionerna utförs av speditören,⁷ som är särskild förtroendeman för lastägaren. Speditörens traditionella roll är transportförmedlarens. Speditören ingår då för transportkundens räkning avtal med lämplig transportör. Vanligen gör han detta i eget namn. Speditörens uppgifter kan vara att ta hand om godset och även med egna

6. Beträffande mäklarens roll se framför allt *Brækhus*, Meglerens rettslige stilling, Oslo 1946 och *dens*. The shipbroker's right to commission, i *Intermediaries in shipping* s. 161 ff. samt *Gorton*, Skeppsmäklarens roll – några juridiska funderingar, i *Festskrift till Sjur Brækhus* 1988 s. 173 ff.

7. Se i synnerhet *Ramberg*, Spedition och fraktavtal, Stockholm 1985. Beträffande speditörens funktioner se *Grönfors*, Spedition och multimodala transporter, i *Rettsteori og rettsliv*. Festskrift till Carsten Smith, Oslo 2002.

bilar köra ned godset till kaj och avlämna det för lastning, ofta sedan han samlastat godspartier till ett större parti. Vidare kan han ordna med transportförsäkring av godset, utföra omlastningsuppdrag, lagra godset i väntan på transportlägenhet och efter lossning ombesörja förtullning av detsamma etc. Speditören fungerar som ett viktigt led i transportorganisationen vid landtransporter och flygtransporter likaväl som vid sjötransporter.

Det har, som nämnts, på senare år blivit allt vanligare att speditören utöver sina traditionella uppgifter uppträder som *transportör*. I sådana fall avtalar speditören om ett eget transportåtagande och bär då transportöransvar för transportåtagandet. Eftersom speditörens arbetsuppgifter kan vara mångskiftande kan regler från flera olika rättsområden bli tillämpliga vid sidan om de transporträttsliga reglerna: regler om uppdrag, fullmakt, kommission och deposition. Man får alltså med utgångspunkt i de uppgifter som speditören fyller i det enskilda fallet tillämpa de regler som är aktuella för just den speciella funktionen. Särskilda spörsmål uppkommer, då ett logistikföretag tar på sig uppgifter som ligger utanför transport- eller transportrelaterade tjänster. En fråga som då kan aktualiseras rör gränsen mellan transporttjänster, som är underkastade det tvingande transportöransvaret, och andra tjänster för vilka dispositiva regler gäller.

Inom ramen för avtalsfriheten, varvid de tvingande transporträttsliga reglerna medför vissa ramar, kan speditören utforma sina egna avtalsvillkor. I samarbete med företrädare för transportkunderna har utarbetats Nordiskt Speditörsförbunds allmänna bestämmelser, senast reviderade 2000. Bestämmelserna karaktäriseras som »agreed document». Enligt bestämmelserna har speditören en skyldighet att omsorgsfullt ta tillvara uppdragsgivarens intressen.

NSAB 2000 omfattar såväl speditörens transportfunktioner som hans övriga funktioner. I art. 2 har angetts vad ett speditionsuppdrag kan innefatta, exempelvis att med transportöransvar åta sig en transport eller att utan transportöransvar åta sig att ombesörja en transport, olika tjänster i anslutning till transportens början eller slut m.m. En av de viktigaste frågorna är avgränsningen

mellan speditörens ansvar som transportör och hans ansvar i andra fall.⁸ Bestämmelserna anger härvid, att speditören ansvarar som transportör: »1. När speditören har ställt ut eget konossement eller egen fraktsedel. 2. Vid godstransport som speditören marknadsför som sin egen produkt t.ex. samlastning. 3. Vid internationell godstransport på landsväg.» I övriga fall tillämpas olika bestämmelser, beroende på uppgiftens art, exempelvis regler om uppdrag, kommission etc.

Grönfors har i Inledningen⁹ också diskuterat funktion och ansvar hos ett antal andra organisationer som kommer in i bilden eller som medverkar i transportkedjan, exempelvis tullverket, hamninnehavare, frihamnsbolag och terminalföretag.

3.4 Något om olika transportdokument

Inom transportbranschen förekommer en stor mängd dokument med olika funktioner. Vissa formulär ger uttryck för avtalet mellan parterna, medan andra därutöver har andra uppgifter.

Konossement, fraktsedlar och andra närbesläktade transportdokument ger uttryck för transportavtalet och innehåller olika åtaganden från transportörens sida gentemot transportkunden, som således kan vara den som ingår transportavtalet, den som levererar godset för transport eller den som tar emot godset efter transporten. Utmärkande för dessa dokument är att de ofta endast är undertecknade av transportören, vanligen av en »agent» för transportören.

Utöver dessa transportdokument förekommer en mängd varierande standardformulär avseende befraktning. Befraktningen tar som nämnts sikte på avtalet om befraktning av fartyget, medan transportavtalet reglerar relationen mellan den som åtagit sig att transportera godset och lastägaren. De befraktningsformulär som ger uttryck för fraktavtal mellan redare och befraktare kallas *cer-*

8. Jfr nedan i 5.3 och 6.10.

9. Sidan 46 f. (med hänvisningar). Se även *Grönfors*, Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods.

tepartier och utvecklas ofta av redar-, befraktar- eller mäklarorganisationer.¹⁰ En av de mest kända organisationerna är i det här sammanhanget BIMCO (Baltic International and Maritime Conference) i Köpenhamn. Dock utarbetar även större rederier och befraktare egna standardformulär, s.k. pro forma-certepartier. Befraktningförhandlingarna sker normalt på basis av ett sådant standardformulär och under förhandlingarna överenskommer parterna om individuella ändringar eller strykningar i och tillägg till formuläret.

Oavsett hur avtalet om en transport föregår själva transporten antingen det sker genom en bokning relativt enkelt per telefon, via nätet eller genom ett mera formaliserat förfarande (fraktförhandling och påskrift av certeparti) vill den som lämnar gods för transport ha någon form av erkännande att godset tagits emot av transportören. Sådana dokument tas också fram av enskilda transportörer eller i standardiserad form.

BIMCO ligger bakom en stor mängd certepartier, konossement och även andra formulär.¹¹ Medan således certepartiet utgör det skriftliga avtalsformulär som används vid befraktning utgör konossementet ett dokument som utöver funktionen att vara ett bevis om avtalsvillkoren i relationen avsändare/transportör/mottagare bl.a. har funktionen att vara ett kvitto på att godset tagits emot för lastning (*mottagningskonossement – received for shipment bill of lading*) eller lastats ombord (*ombordkonossement – shipped bill of lading*). Därutöver har konossementet rollen att vara ett värdepapper som ger innehavaren rätt att på de sätt som föreskrivs i lagen utfå och/eller förfoga över godset. Konossementet kan överlåtas och därmed överläts också rätten till godset. Konossementet har därmed vissa egenskaper gemensamma med löpande skuldebrev och växlar. Konossementets värdepappersegenskaper är unika och har ingen motsvarighet när det gäller de

10. Se bl.a. *Gram*, Fraktavtaler og deres tolkning, 4 uppl., Oslo 1977 och *Gorton, Ihre & Sandevärn*, Shipbroking and chartering practice, 5 uppl. 1999 s. 103 ff. Se vidare nedan i 3.12.

11. Se vidare 3.12.

övriga transportdokumenten (beträffande konossementet och de övriga transportdokumenten se vidare i 4.4 ff. och 5).

Emellertid innehåller dokumentet också en mängd förtryckta villkor av skiftande slag, eller en hänvisning till »the carrier's general conditions of carriage». Detta innebär, att dokumentet är ensidigt undertecknat men också innehåller eller refererar till de transportvillkor, som är tillämpliga på transporten. Kundens möjlighet att förhandla om villkoren, annat än frakt och liknande, är i dessa situationer begränsad eller obefintlig. Denna typ av dokumentformulär tillkommer ofta genom enskilda transportföretag och innehåller normalt namnet på transportören. Det är dock ganska vanligt, att internationella eller nationella transportorganisationer tar fram ett standarddokument (t.ex. BIMCO Conlinebill eller Combiconbill, eller Nordiskt Speditörsförbunds bestämmelser) som sedan kan ligga till grund för det standarddokument som används inom den aktuella branschen eller av det individuella företaget. Dessa standarddokument/villkor används utan att ändringar görs i den tryckta texten och är av »take-it-or-leave-it»-karaktär.

Ibland händer det, att de ändringar som parterna vidtar genom s.k. riders (tillägg) kommer i konflikt med andra delar i standarddokumentet. I sådana fall får sedvanliga avtalstolkningsregler tillämpas (jfr *Granville*-domen i ND 1961 s. 127 (norsk skiljedom)).¹²

Det är också vanligt, att standardavtal görs till en del av det individuella avtalet genom en enkel hänvisning (*incorporation clause*), något som i kommersiella sammanhang ofta torde vara tillräckligt (jfr NJA 1979 s. 401 och NJA 1980 s. 46). I vissa fall används s.k. *agreed documents*, ett standarddokument som framtagits i branschen och där företrädare för båda sidorna deltagit. Ofta är sådana villkor allmänt kända och har nått mycket stark ställning och kan anses vara tillämpliga utan uttrycklig hänvisning (se ND 1980 s. 1 – Svea Hovrätt – där de Nordiska Speditionsvillkoren presumerades vara tillämpliga). I sammanhanget bör också uppmärksammas *handelsbruk*

12. *Grönfors*, Tolkning av fraktavtal, Sjörättsföreningen i Göteborg skrifter nr. 67 (1989).

och *sedvänjor*, som i ett internationellt handelsrättsligt perspektiv har stor betydelse (se bl.a. NJA 1956 s. 274 och NJA 1954 s. 574).

I linjetrafik är det vanligt att lastägaren i förväg beställer skeppsrum på ett fartyg för senare lastning av godset. Som bekräftelse på att godset kommer att lastas på linjens fartyg brukar ofta utfärdas en *bokningsnota* (*booking note*).

Oavsett om fraktavtalet baserar sig på en bokningsnota eller på ett certeparti utfärdas även ett konossement, vilket också innehåller olika avtalsvillkor. Det kan därför uppkomma kollisioner mellan certepartivillkoren och konossementsvillkoren.¹³ En sådan kollision kan lösas antingen genom att certepartiet ses som det ursprungliga och tillämpliga avtalet i relationen mellan befraktare och redare, eller genom att konossementet ses som det avtal som innehåller de senast tillkomna avtalsvillkoren. En viktig omständighet är, att godtroende tredje man inte blir bunden av certepartivillkoren, med mindre de klart gjorts till innehåll i konossementet. Om konossement utfärdats på basis av ett certeparti bestämmer konossementet först efter överlåtelse till tredje man innehållet i avtalet.¹⁴

En speciell situation illustreras i NJA 1989 s. 638 där skada och manko uppkommit vid en sjötransport, för vilken konossement utfärdats. Lastägaren överlät sedan till befraktaren sin rätt till skadestånd mot rederiet. HD ansåg i den situation som uppkommit, nämligen att kravet framställdes av befraktaren, att denne var bunden av en i certepartiet intagen skiljeklausul.

För land- och flygtransporter används *fraktsedlar* (*waybills/consignment notes*), som kan ha något olika utformning när det gäller de olika transportmedlen. Genomgående gäller dock att fraktsedlarna inte är värdepapper utan i huvudsak fungerar som kvitto på att gods mottagits och skall utlämnas.

13. Se vidare nedan i 5.1.

14. Se SOU 1990:13 s. 174

3.5 Allmänt om befraktning

Med tanke på den stora ekonomiska betydelse som annan trafik än linjefarten har, finns det skäl att även redogöra något för olika befraktningstyper. Det är, som ovan konstaterats, inte bara vid sjötransporter, som en sådan uppdelning görs utan motsvarande kan ske när det gäller andra transportmedel, i synnerhet beträffande lufttrafik. Det är dock inom sjöfarten som de olika befraktningsformerna utvecklats mest och under längst tid och därför kan tas som förebild. I lagstiftningen är det främst 14 kapitlet i SjöL som ger uttryck för uppdelningen. Vad som sägs nedan baserar sig till någon del på reglerna i 14 kapitlet i SjöL men i högre grad på lösningar som ofta återfinns i certepartier.

Sjölagen behandlar, som nämnts, i sitt 14 kapitel befraktning av fartyg och gör åtskillnad mellan resebefraktning (14:6–14:41) och tidsbefraktning (14:52–14:74). Vidare finns särskilda regler om kvantumkontrakt (14:42–14:51, ofta benämnt kontraktsfart). De första sex paragraferna är allmänna inledande bestämmelser, där 1 § innehåller definitioner, och 2 § föreskriver, att befraktningsavtal i princip inte är underkastade tvingande bestämmelser. I detta kapitel finns även vissa regler om konossement, som annars huvudsakligen regleras i 13 kapitlet.

Beträffande *funktionsfördelningen* mellan redare och befraktare, dvs. vad var och en av dem skall göra i befraktningsförhållandet, är lagen dispositiv, men när det gäller ansvaret för gods-skada vid internordisk eller inrikes resebefraktning är reglerna tvingande. Motsvarande inskränkning i avtalsfriheten gäller inte vid tidsbefraktning. Transportörens ansvar i »konossementsrelationen» till tredje man är dock alltid tvingande. Befraktningsavtalet tillkommer regelmässigt genom förhandlingar där parterna i många fall företräds av skeppsmäklare. Förhandlingarna baseras normalt på ett standardcerteparti och innefattar en diskussion om olika klausuler och ändringar av och tillägg till dessa.

Befraktning innebär, att redaren (eller en underbortfraktare) i någon form ställer ett transportmedel (med utgångspunkten här ett fartyg) till befraktarens disposition. Befraktaren åtar sig i sin

tur att betala det överenskomna vederlaget och att använda fartyget/transportutrymmet på avtalat sätt.

Några praktiska omständigheter bör härvid beaktas. Redaren har kapital bundet i fartyget och följaktligen kostnader härför. Vidare har han kostnader för driften av fartyget. Åtminstone dessa kostnader önskar han få täckta. Vidare måste uppmärksammas, att rederiverksamheten är förknippad med olika risker, som är olika för tiden till sjöss och för tiden i hamn. Marknadsbedömningen och bedömningen av riskerna med hänsyn till de olika faktorerna påverkar på så sätt valet av befraktningsform, fraktsättningen och andra avtalsvillkor. Vissa frågor är gemensamma för de olika befraktningsformerna, medan andra frågor helt hänger samman med den befraktningstyp det är fråga om. Ofta är certepartierna tämligen utförliga, när det gäller speciella befraktningsrelaterade frågor, men mindre precisa, när det gäller generella frågor, exempelvis olika typer av kontraktsbrott eller vissa typer av »force majeure»-omständigheter.

Det är också viktigt att komma ihåg att den strukturella skillnaden mellan olika typer av befraktningar leder till olika kontraktuella lösningar; vid resebefraktning bestäms exempelvis resan och det gods som skall transporteras, medan vid tidsbefraktning det i stället är fråga om att bestämma geografiska inskränkningar beträffande fartygets utnyttjande respektive inskränkningar när det gäller olika slags last.

Hävningsrätt i samband med att befraktningen skall påbörjas och skydd vid strejk resp. krig hör till de frågor av generell karaktär, där dock lösningen i det individuella fallet kan variera. Regler om hävningsrätt och skadestånd i samband med hävningsrätt för befraktaren återfinns i SjöL 14:28 och 14:29 (kancelleringstid och dröjsmål m.m. vid resebefraktning) och 14:31 (skadestånd vid resebefraktning). Motsvarande bestämmelser beträffande redarens hävningsrätt återfinns i 14:32–14:33 om befraktningsavtalets bortfall på grund av krigsfara (14:38), regler om tidsbefraktarens hävningsrätt och skadestånd för tidsbefraktaren (14:55–14:57 och 14:64) samt upphörande av tidscertepartiet (14:73 och 14:74). Frågor om off hire (se mera nedan under tidsbefraktning i 3.8) och demurrage (se mera nedan

under resebefraktning i 3.9) tillhör de frågor som är hänförliga till dessa speciella resp. befraktningsformer. Det förekommer även hybrider mellan de renodlade befraktningsformerna, t.ex. så kallade »timechartered trips», dvs. en resebefraktning som av olika skäl klätts i tidsbefraktningens form.¹⁵

I sammanhanget bör också nämnas en avtalsform, som inte utgör befraktning, men som är nära förknippad med rederiverksamhet och som blivit allt vanligare, nämligen *managementavtalet*. Detta är ett slags know how-avtal, där uppdragstagaren (the manager) på olika sätt ställer sin kunskap till uppdragsgivarens (fartygsägarens) förfogande och i enlighet med vad som avtalats åtar sig att driva och/eller operera fartyget för rederiets räkning, särskilt när det gäller bemanning, teknisk övervakning och dylikt.¹⁶

3.6 Styckegodstransport

Några ord bör i detta sammanhang nämnas om de i sjölagens 13 kapitel behandlade reglerna om styckegodstransporter, som i övrigt kommer att behandlas mera nedan. Inom linjefarten, där det vanligen är fråga om transport av mindre godsmängder för flera kunder, benämns transporttypen styckegodstransport. Styckegodstransport ställs, som nämnts, i motsättning till befraktning grundad på ett certeparti. Styckegodsbefordran brukar betecknas som ett åtagande att transportera bestämda föremål (exempelvis 10 bilar) eller en viss bestämd relativt sett mindre mängd gods (exempelvis 1 500 säckar kaffe eller en container »said to contain electric equipment»). Styckegodstransport anses ofta vara ett avtal inriktat på godset, medan befraktningen enligt kapitel 14 i första hand tar sikte på fartyget. Som nämnts förekommer styckegodstransporter normalt inom ramen för linjetrafik, varvid frakt betalas enligt fastställda tariffer.

15. Se *Gorton & Ihre*, A practical guide to contracts of affreightment and other hybrid contracts. 2 uppl. 1985.

16. Jfr ovan i 1.2.

3.7 *Bareboatbefraktning*

För bareboatbefraktning finns, som nämnts, inga särskilda lagregler. I engelsk rätt möter vid sidan av »bareboat» uttrycket demise charter, men även shiplease förekommer som beteckning. Fartygs- eller flygplanslease kan dock snarare karaktäriseras som finansieringsform än som befraktningsform, och leasing är en inte ovanlig finansieringsform vid alla transportmedel liksom f.ö. i många andra sammanhang. Väljer man finansieringsformen som utgångspunkt, så finner man att en leasingtransaktion har många drag gemensamma med ett lån.

Bareboatbefraktning, eller om man så föredrar lega, är i och för sig ett hyresförhållande, som har en del gemensamma drag med befraktningsavtal. Det finns flera avtalsklausuler som är likartade i tidsbefraktnings- och bareboatbefraktningsavtal. Den avgörande skillnaden mellan bareboat- och tidsbefraktningsavtal är att vid bareboatbefraktning redaren hyr ut ett fartyg med en överenskommen utrustning till befraktaren, och att befraktaren därefter bär *samtliga* kostnader och risker med fartyget vare sig det gäller besättning, drivmedel, reservdelar, försäkringar eller något annat,¹⁷ medan vid tidsbefraktning en fördelning görs mellan redare och tidsbefraktare om olika skyldigheter och ansvarsfrågor. Finansieringen och finansieringskostnaderna åvilar ägaren, men i övrigt framstår befraktaren som redare av fartyget även om han inte äger det.

Bareboatbefraktning eller leasing är ofta förknippad med en rätt för befraktaren att vid befraktningsperiodens slut köpa fartyget på vissa villkor genom en s.k. *köpooption*. En sådan möjlighet finns exempelvis i BIMCO:s formulär Barecon A resp. Barecon B.

17. Beträffande denna speciella avtalsform se framför allt *Falkanger*, *Leje av skib*. I afS vol. 10.

3.8 Tidsbefraktning

Regleringen av tidsbefraktning återfinns i SjöL 14:52–14:74.¹⁸ Vid tidsbefraktning upplåter redaren till en befraktare dispositionsrätten till fartyget under en viss period och inom vissa avtalade ramar, som kan vara allt från en kort tid (exempelvis tre veckor) till en mycket lång tid (flera år) och kan avse alla slags eller endast vissa typer av gods och hela världen (world wide trading) eller endast vissa delar av världen.

Man brukar ofta säga, att redaren vid tidsbefraktning fortsätter att bära det *nautiska* ansvaret med avseende på fartyget, medan befraktaren tar över den *kommersiella* risken. Detta innebär praktiskt, att redaren normalt fortsätter att bemanna fartyget, att betala vissa försäkringar, att stå för reparation och underhåll av fartyget (»the owner shall pay and provide for ...»), medan befraktaren skall stå för kostnader som hänför sig till resan: allt som har med bunkerförbrukning (drivmedel) att göra, kostnader för hamnanlöp, lastning och lossning, vissa typer av försäkringar osv. Den ersättning som befraktaren betalar kallas hyra (i SjöL används uttrycket tidsfrakt) och utgår per en viss tidsenhet, exempelvis per kalendermånad, och skall erläggas i förskott. Skulle fartyget inte kunna sysselsättas och således befraktaren inte får några intäkter är detta hans risk, och han måste ändå betala den avtalade hyran till rederiet. På motsvarande sätt står tidsbefraktaren *ofta* risken för väderhinder. Hinder som hänför sig till fartyget eller besättningen leder emellertid ofta till proportionellt avdrag på tidsfrakten, men klausuler rörande sådan s.k. »off hire» kan utformas på olika sätt.

Tidsbefraktare är vanligen större företag, som har kontinuerligt behov av tonnage, ofta råvaruproducenter, exempelvis oljebolag, eller ett rederi som tillfälligt vill utöka sin flotta för att möta ökande transportbehov. Det har emellertid även blivit allt vanligare, att traditionella »ägarredier» övergått till att operera en

18. Tidsbefraktning har i nordisk rätt behandlats av bl.a. *Michelet*, Last og ansvar. Funksjons- og risikofordeling ved transport av gods under tidscerteparti, Oslo 1993, och SOU 1990:13 s. 200 ff.

fartygsflotta som till stor del består av långtidsinfraktat tonnage. Detta mönster hänger dock även samman med den ovannämnda funktionssplittringen av den traditionella redarrollen.

Det fartyg, som redaren under ett tidscerteparti ställer till befraktarens disposition måste uppfylla avtalets krav på lastförmåga, hastighet, bränsleförbrukning och andra villkor som överenskommits. Inte minst fartygets lastförmåga har stor betydelse för befraktaren. När det gäller exempelvis oljetankers är vidare en korrekt beskrivning av pumparnas kapacitet av stor vikt.

Allmänt åligger det vidare redaren att under hela certepartiperioden hålla fartyget i sjövärdigt skick.

I *common law* bär redaren ett strikt ansvar för att fartyget är sjövärdigt (inkl. lastvärdighet) vid certepartitidens början, ett ansvar som han emellertid kan friskriva sig från. Det är emellertid inte ovanligt, att ett tidscerteparti innehåller en klausul, varigenom redarens ansvar utsträcks att omfatta hela certepartiperioden (»throughout the currency of the charter»), men ansvaret kan vara utformat på olika sätt. Beträffande sjövärdigheten i svensk rätt, jfr lösningen i SjöL i 1:9, 6:1, 13:12, 2 st. och 14:7.

Fartyget skall vid certepartiperiodens början tillhandahållas utan dröjsmål. Det är vanligt att en bestämd »cancelling date» avtalas. Normalt är bestämmelsen en s.k. »lay/can»-klausul, där »lay» hänför sig till den första dag då befraktaren har skyldighet att ta emot fartyget under certepartiet, medan »can» innebär att dröjsmål med leverans efter »cancellation day» ger befraktaren rätt att häva avtalet. I svensk rätt (SjöL 14:55) har regeln utformats så att befraktaren är skyldig att informera redaren om sitt beslut att häva eller inte häva certepartiet, när han blivit underrättad om det förväntade dröjsmålet. I engelsk rätt krävs en uttrycklig bestämmelse om sådan s.k. interpellationsrätt, för att befraktaren skall vara skyldig att reagera på underrättelsen. Däremot är utrymmet för skadeståndsanspråk i ett sådant sammanhang inskränkt till sådana situationer, där redaren varit oaktsam, t.ex. genom att ange en felaktig position eller genom att försöka hinna med en mellankommande resa (14:57).

Även resorna måste utföras utan dröjsmål. Om fartyget blir försenat av någon anledning som kan hänföras till fartyget eller dess besättning, t.ex. maskinhaveri, kan fartyget sättas »off hire», och i sådant fall utgår ingen hyra under »off hire»-perioden (14:72).

Redarens engagemang vid tidsbefraktning är alltså närmast relaterad till fartygets drift: han svarar för fartyget och besättning, för resornas rätta utförande och godsets behöriga vård ombord. Det är däremot oftast befraktaren som ger order om hur konossementet skall tecknas. Detta beror dock på vad parterna avtalat i certepartiet, men det är vanligt att befraktaren förbehåller sig en sådan rätt, vare sig konossementet då skall undertecknas av befälhavaren eller av befraktarens agent (»master to sign b/l in accordance with charterer's instructions»). Om redaren på grund av bestämmelser i konossementet skulle ådra sig ansvar gentemot lastägaren, som han enligt certepartiet inte skulle bära, är befraktaren ofta enligt individuella klausuler i certepartiet skyldig att hålla redaren skadeslös, något som kan vara en källa till särskilda problem.¹⁹

Befraktaren måste i sina order till fartyget hålla sig inom de gränser (»limits») som har föreskrivits i certepartiet, oavsett om det rör sig om geografiska inskränkningar eller inskränkningar beträffande lasten. Med mindre parterna avtalat något annat får befraktaren endast beordra fartyget till »säker» hamn (fysiskt och politiskt).²⁰ Han måste respektera certepartiets bestämmelser om undantagna godsslag, och han får som regel inte medföra last som kan medföra skada på besättning eller fartyg. Befraktaren svarar för kostnader som står i direkt samband med hur han utnyttjar fartyget; han svarar exempelvis för bunkerkostnader samt ombesörjer lastning och lossning. Vidare är han normalt skyldig att ersätta de skador som fartyget utöver »normal wear and tear» tillfogas under certepartiperioden, såvida dessa inte skall tillräknas redarens eller dennes anställda. Kan befraktaren inte hålla farty-

19. Här om se särskilt *Michelet*, Last og ansvar. Funksjons- og risikofordeling ved transport av gods under tidscerteparti, Oslo 1993, bl.a. s. 113 f. (Se också SjöL 14:63.)

20. Se särskilt *Ramberg*, Unsafe ports and berths. I AfS vol. 8.

get sysselsatt är han ändå skyldig att betala hyran till redaren, vilket som nämnts innebär, att han bär den kommersiella risken för fartyget. Han bär vanligen även risken för tidsförlust, som orsakas av dåligt väder eller hamnstrejker – däremot svarar redaren för besättningen och risken för strejk ombord. Det kan dock inskjutas, att det blivit allt vanligare i tidscertepartier (främst i tankcertepartier) att redaren även bär ansvaret för tidsförlust i samband med resor, som tar längre tid än vad som kan förväntas normalt – dvs. redaren bär väderrisken. En sådan skyldighet har ofta utformats som en tidsgaranti räknad från »pilot station» i skeppningslandet till »pilot station» i destinationslandet.

Vid befraktningsperiodens slut måste befraktaren »återleverera» fartyget i rimligt gott skick (normal wear and tear excluded) och på överenskommen plats. Det kan bli svårt för befraktaren att effektivt utnyttja fartyget under den sista avtalsperioden, om han är tvungen att återleverera fartyget en viss bestämd dag, och därför finns i certepartiet normalt bestämmelser om »overlap», som ger befraktaren rätt att under skälig tid fortsätta att använda fartyget mot avtalad fraktsats.

Härvid kan svårbedömda tvister uppkomma, när det gäller att fastställa, huruvida det vid ett visst tillfälle före återleveransen var skäligt att beordra fartyget på ännu en resa.

3.9 *Resebefraktning*

Då i stället fartyget engageras för en resa talar man om *resebefraktning* (voyage charter) och vederlaget benämns resefrakt eller bara frakt (freight). Denna form av befraktning är den typiska inom trampfarten. Resebefraktning regleras i SjöL 14:6–14:41, där dock 14:39–14:41 behandlar s.k. konsekutiva resor.²¹

Resebefraktaren kan vara en person som själv är lastägare eller någon som befraktar fartyget för att i eget namn möta ett fraktbehov från en lastägare. Den person med vilken resebefraktaren

21. Betr. resebefraktning se exempelvis Gorton, *Ihre & Sandevärn*, s. 221 ff.

sluter avtalet kallas, som redan nämnts, *bortfraktare*. Bortfraktaren kan vara antingen redaren, fartygets ägare, eller någon som genom befraktning förfogar över fartyget (vanligen en tidsbefraktare). På så sätt kan det finnas en kedja av certepartier som i och för sig alla måste betraktas självständigt som individuella fraktavtal (jfr SjöL 14:4: »Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs. Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar.»).

Vid resebefraktning har befraktaren inte någon »egen dispositionsrätt» till fartyget, utan det är närmast fråga om att redaren beordrar fartyget att utföra den resa som parterna avtalat om avseende transport av en viss typ och mängd last från punkt A till punkt B.

Redaren behåller under resebefraktning den operativa kontrollen över och bär alla kostnader för fartyget, t.ex. hamnkostnader, bunkers, försäkringar, skatter och avgifter. Befraktarens kostnader är vanligen skatter och avgifter, som hänför sig till frakt och last. När det gäller lastnings- och lossningskostnaderna fördelas dessa från fall till fall, t.ex. *fio* (free in and out), *fob* (free on board), *linerterms* (oprecist uttryck som anger att redaren skall ombesörja lastning och lossning som om fartyget vore sysselsatt i linjetrafik) osv. (Obs. följaktligen, att *fob*-klausulen utanför rena köprättsliga förhållanden kan förekomma även i befraktningsrätten, då med en något annorlunda betydelse.)

SjöL fastslår i 14:7, att redaren skall hålla fartyget i sjövärdigt skick, tillräckligt bemannat och utrustat, och att lastrummen skall vara i gott skick, när fartyget »levereras» under certepartiet. Vidare anges i 14:3, som redan omnämnts, de viktiga principerna, att redaren inte har rätt att substituera ett visst fartyg med ett annat, om inte särskild överenskommelse träffats om detta, samt att om avtalet avser full last, så får redaren inte ta med last för annan person utan befraktarens godkännande.

Målet för resan eller resorna behöver inte vara exakt angivet i avtalet, utan befraktaren kan ha förbehållit sig rätten att senare dirigera fartyget till lossningshamnar inom vissa »ranges». Det är inte heller ovanligt att fartyget omdirigeras, därför att en ny köpare av lasten vill ha godset lossat på annan plats. Detta är framför allt vanligt i t.ex. tankfart, där samma last kan säljas flera gånger under resan, något som kan orsaka praktiskt svårlösta problem med hänsyn till konossementets funktioner, se nedan i 5.1. Avtalet om resebefraktning avser i regel utnyttjande av hela fartyget (helbefraktning), men det kan även tänkas, att befraftaren för en viss resa endast betingat sig rätt att utnyttja en kvotdel av fartygets kapacitet eller vissa bestämda utrymmen i fartyget (delbefraktning). I linjefart, liksom i samband med andra transportmedel, möter man ofta uttrycket »space charter».

I resecertepartiet anges parternas och fartygets namn liksom fartygets storlek, den last som skall transporteras, lastnings- och lossningsplats, fraktens storlek och betalning osv. Vidare görs i certepartiet dels en kostnadsfördelning mellan parterna, dels en ansvarsfördelning, framför allt när det gäller ansvaret för skada på last och fartyg. Motsvarande regler gäller som vid tidsbefraktning beträffande »lay/can», och eventuell möjlighet till skadestånd för befraftaren, då fartyget »går på certepartiet» (jfr SjöL 14:28). Det åligger sedan redaren att med fartyget utföra den överenskomna resan med tillbörlig skyndsamhet och utan avvikelser från överenskommen eller sedvanlig resrutt (14:19 och 14:20). Ofta har resebefraftaren enligt certepartiet rätt att välja lastnings- och/eller lossningshamn, och då skall fartyget gå till den plats som befraftaren anvisar, under förutsättning att det är en säker plats.

Om befraftaren beordrat fartyget till osäker plats är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget, om han inte kan visa, att han eller den för vilken han svarar inte varit försumlig. Om befälhavaren inte får anvisning om lastnings- eller lossningsplats måste han själv välja plats i hamnen, varvid han så långt det är möjligt skall välja sedvanlig plats. Enligt 14:17 skall godset avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall

avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick, att det bekvämt och säkert kan tas ombord, lastas, stuvats och lossas. Gods får inte lastas som utsätter fartyg och besättning för fara med mindre särskild överenskommelse träffats därom. Godset skall i princip föras fram till fartygssidan – i lossningshamnen på motsvarande sätt hämtas från fartygssidan – men befraktaren åtar sig ofta, speciellt i fråga om bulklaster, att även stå för lastnings- och lossningsarbetet, vilket kan följa av en fio- eller fob-klausul, jfr 14:16. Ibland tar en bestämmelse om mottagarlossning sig den formen, att mottagaren har rätt att mot ersättning enligt sedvanlig taxa (»current rate») överta lossningsarbetet.

Resecertepartiet innehåller normalt en beskrivning av en resa från en eller flera lastningshamnar med viss typ och viss mängd av gods för transport till en eller flera lossningshamnar. Utgångspunkten är, att risken för tidsåtgången för själva transporten vilar på rederiet (exempelvis risk för längre tidsåtgång på grund av dåligt väder) medan tidsåtgången för lastning och lossning normalt fördelas mellan redare och befraktare på det sätt de kommit överens om.

Ett av de praktiskt mest kontroversiella områdena när det gäller resebefraktning rör just avgränsningen mellan tiden för resan och tiden för lastning och lossning (Sjöl 14:12). Detta hänger samman med att befraktaren i resecertepartiet har till sitt förfogande en viss tid för lastning och lossning (liggetid, 14:11), och ifall denna tid överskrids, skall särskild ersättning utgå i form av s.k. »demurrage» (överliggetidsersättning 14:14 och 14:15).²² Det är därför av vikt att kunna fastställa när gränsen mellan liggetid och överliggetid överskrids.

Befraktaren är vid helbefraktning skyldig att tillhandahålla en full last (»a full and complete cargo») av det överenskomna lastslaget, eller givetvis den kvantitet som överenskommits; likaså är redaren skyldig att medta full last enligt avtalet. Om för lite last levereras eller lasten levereras så osorterad, att fartygets kapacitet

22. Frågorna om demurrage har i nordisk rätt behandlats ingående av *Tiberg* i *Law of demurrage*, 4 uppl. 1995.

inte kan utnyttjas (det uppstår s.k. »broken stowage») utgår särskild ersättning, s.k. dödfrakt (»dead freight»).²³

3.10 *Konsekutiva resor*

Konsekutiva resor är en specialform av resebefraktning av innebörd, att fartyget slutför flera resor i omedelbar anslutning till varandra. Ibland avtalas att fartyget skall göra ett visst bestämt antal resor och ibland att så många resor som möjligt skall utföras under en viss tidsperiod för en viss befraktare. De individuella resorna sker dock på vanliga resevillkor med frakt per resa, tidräkning i lastnings- och lossningshamnar osv. I SjöL finns numera vissa särregler för konsekutiva resor i 14:39–14:41.²⁴

3.11 *Kvantumkontrakt*

I SjöL har numera även införts speciella regler om s.k. kvantumkontrakt (volume contracts, contracts of affreightment) i 14:42–14:51.²⁵ Vid kvantumkontrakt åtar sig redaren vanligen att tillfredsställa befraktarens transportbehov under en viss period, ett år eller ett par år. Det rör sig ofta om större lastkvantiteter. Denna typ av befraktningsavtal kan vara upplagt som flera på varandra följande resor, men det vanliga är att resorna sprids ut under den avtalade perioden. Vilket fartyg som används för utförande av transportererna spelar inte någon större roll, utan normalt avtalas att vissa fartyg, viss typ av fartyg eller »lämpligt tonnage» skall användas för transportererna. Det är även vanligt att redaren använder infraktat tonnage för utförande av de enskilda transportererna.

23. Beträffande frågor rörande frakt se vidare nedan i 6.12.

24. Konsekutiva resor har behandlats av *Falkanger*, *Konsekutive reiser*, i AfS vol. 8.

25. Se bl.a. *Falkanger* i *Marius* nr 110 (1986) och *Gorton & Ihre*, *A practical guide to contracts of affreightments and hybrid contracts*, 2 uppl. 1985.

Kvantumkontrakt kan systematiskt närmast kategoriseras som en form av resebefraktning men de har som sagt även ett tidselement. Frakt utgår för transporterad lastkvantitet, och redaren bär risken för försening – han tjänar med andra ord normalt mer då resorna kan avverkas snabbt.

Kvantumkontraktet är ett ramavtal under vilket sedan de enskilda resorna utförs. Ofta använder sig parterna av dels ett avtal för ramåtagandet och ett separat resecerteparti för de individuella resorna. (Strukturellt kan kontraktstypen liknas vid återförsäljaravtalet.) Godsets art liksom tidsramen för hela transporten är vanligen klart bestämd i avtalet. Vanligen enas redare och befraktare om att rederiet under en viss period åtar sig att utföra vissa transporter för befraktaren, av exempelvis 500 000 ton järnmalm. Den godsmängd som skall befordras kan vara definitivt bestämd (x ton eller »about x ton»), men avtalet kan även avse exempelvis en »årsproduktion» eller ett företags hela försäljning på CIF-basis eller C&F-basis under säsongen. Parterna avtalar också normalt om antalet skeppningar. Tidtabellen för de enskilda resorna är ofta ungefärlig, t.ex. så att skeppningarna skall ske »evenly spread». Avtalet brukar även ange en viss minimikvantitet för varje skeppning. De enskilda resorna sker på resebefraktningssystem. Kontraktsfarten bygger på ett stort inslag av samarbete mellan parterna, så att de avtalade transporterna skall kunna utföras på det mest effektiva sättet.

Typiskt för kontraktsfarten är redarens stränga plikt att tillhandahålla fartyg som lämpar sig för den aktuella transporten. Denna stränga plikt sammanhänger med friheten att välja fartyg; utom när det gäller enskilda bestämda resor blir det inte fråga om att redaren befrias från sin förpliktelse på grund av svårigheter att skaffa fram fartyg, för även om ett fartyg som reserverats för ändamålet exempelvis skulle haverera, bör det finnas möjlighet för redaren att befrakta ett annat fartyg för transporten. Han har alltså både rätt och skyldighet till substitution, men på den punkten innehåller de individuella certepartierna ofta olika lösningar. Så snart ett enskilt fartyg nominerats gäller dock huvudregeln enligt resebefraktningssystemen.

Vidare gäller naturligtvis också vid kontraktsfart både konossementsrättsliga regler och bestämmelserna om vård av godset, vilken alltså beroende på omständigheterna regleras av antingen avtalet, dispositiv rätt eller tvingande regler.

De typiska stora kvantumkontrakten är relativt sett ganska nya konstruktioner inom befraktningen men ökar i betydelse. Vissa standardformulär förekommer av typ det av BIMCO utarbetade Volcoa resp. det av Intertanko uppgjorda Intercoa. Dessa standardkontrakt är tänkta att användas tillsammans med sedvanliga resecertepartier för de enskilda resorna. För motsvarande företeelse inom linjesjöfarten har vissa linjerederier utarbetat egna formulär för fraktkontrakt. Vissa typer av klausuler förekommer tämligen ofta i transportkontrakten, t.ex. nomineringsklausuler och eskalationsklausuler, som kan göra frakten i viss mån indexbunden. Det är inte heller ovanligt att finna en »hardshipklausul» i dessa avtal.

3.12 *Certepartiformulär*

Observeras bör, att hänsyn måste tas till de olika korsande indelningsgrunder, som omnämnts ovan. Vid linjetrafik sker själva bokningen av skeppsrum ofta tämligen informellt och mot bakgrund av gällande tariffer, och bokningen som normalt görs direkt från transportkunden eller via en speditör leder till en bekräftelse ofta i form av att en bokningsnota utfärdas av transportören.

Befraktningen innebär å andra sidan en ofta ingående förhandling mellan parterna, som ofta är företrädde av skeppsmäklare med olika mandat, och oavsett om det gäller resebefraktning eller tidsbefraktning förhandlas alla villkor, inte minst själva fraktratten. Dessa förhandlingar sker normalt på basis av ett av de många certepartiformulär som förekommer, och som under förhandlingarna blir föremål för strykningar, ändringar och tillägg. Ovan har nämnts organisationen BIMCO, som har sin kanske främsta uppgift inom befraktningsområdet, i synnerhet när det gäller torrlast-

marknaden. När det gäller certepartiformulär har inom ramen för BIMCO utgetts ett stort antal olika formulär, men även andra organisationer av typ American Shipbrokers' Association (ASBA) har spelat stor roll när det gäller utarbetande av olika certepartiformulär. ASBA anses ofta agera för att tillvarata befraktarsidans intressen, medan BIMCO snarare brukar ses som en redarorganisation. De olika certepartiformulären revideras med jämna eller ojämna mellanrum och utkommer sålunda då och då i nya utgåvor. När det gäller resebefraktning finns ett mycket stort antal olika certepartiformulär beroende på typ av gods och trade. Bland BIMCO-formulär kan nämnas exempelvis Scanorevoy och Gencon, där det senare är ett formulär som skall kunna användas då parterna i sina förhandlingar inte vill utgå från ett specialcerteparti. Bland andra resecertepartier kan nämnas Amwelsh och C Ore 7. På tankmarknaden finns ett stort antal resecertepartier som utarbetats av de stora oljebolagen, exempelvis Shellvoy, BP-voy osv. Nämnas kan också det certeparti som framtagits av organisationen för fristående tankerredare (Intertanko), nämligen Intertankvoy.

När det gäller tidscertepartier finns ett fåtal standardformulär, som utarbetats av internationella organisationer, nämligen BIMCO-dokumentet Baltime och Linertime samt Produce-certepartiet som utarbetats av ASBA. Även här domineras tidscertepartierna på tanksidan av oljebolagen, exempelvis Shelltime, Mobilttime osv., men även Intertanko har utarbetat ett certeparti benämnt Intertanktime.

Även s.k. kontraktsfart har, som nämnts, fått sina standarddokument i form av formulär framtagna av Intertanko (Intercoa) resp. BIMCO (Volcoa).

Vad beträffar bareboatcertepartier och leasingavtal kan nämnas BIMCO:s Barecon A och B resp. Shiplease.

Det är således fråga om en omfattande flora av standarddokument som kan komma till användning i olika trader, för olika godstyper och mellan olika avtalsparter. Dessa standardformulär revideras med mer eller mindre jämna mellanrum och åsätts då ofta antingen ett nummer eller ett årtal.

3.13 Några ord om fraktförhandlingar

Utgångspunkten är, att »vanliga» avtalsrättsliga regler är tillämpliga på avtalsrelationen mellan redare och befraftare respektive transportör och avsändare dock med hänsyn tagen till speciella förhållanden som kan råda. Det är inte alldeles ovanligt att parterna blir oense om vad det avtal som de ingått betyder. Det är inte heller uteslutet, att parterna blir oeniga om huruvida de över huvud taget ingått något avtal. På så sätt skiljer sig fraktförhandlingar och fraktavtal inte från andra avtalssituationer. Problemet är, att lösningen i besvärliga fall ofta beror på så många omständigheter: fakta, juridiska principer, bevisfrågor och den internationella affärsmiljön.

Några ord bör nämnas om fraktförhandlingen och fraktavtalet,²⁶ eftersom det är vanligt, att fraktförhandlingen sker stegvis, på så sätt att parterna först enas om »main terms» (huvudprinciperna) för att därefter förhandla om och avtala om »details» (detaljerna). Parterna kommer då ofta fram till ett första steg, ett avtal som innefattar »main terms, subject details». Vad som skall hänföras till den ena eller den andra kategorin är inte alldeles klart, men en utgångspunkt är, att t.ex. parternas namn, fartygets namn, ålder, typ, storlek och skick, pris/frakt och andra kostnader, leveranstid, leveransplats och avtalsformulär som skall användas anses höra till »main terms». Dispyt kan då uppkomma, beträffande huruvida ett bindande avtal uppkommit, redan då parterna enats om »main terms» åtminstone ifall där endast obetydliga detaljer varit utestående. Här tycks finnas en viss skillnad mellan exempelvis engelsk och amerikansk rättspraxis i så måtto, att engelska domstolar har en striktare attityd och normalt inte anser att det finns ett bindande avtal, innan alla villkor är överenskomna. Svensk rättspraxis på området är för liten för att man därav skall kunna dra någon slutsats, men allmänt anses svensk avtalsrätt vara något mera flexibel än engelsk »common law».

26. Se exempelvis *Gorton, Shipping and contracting*, Lund 1981. Beträffande tolkningsfrågor se särskilt *Grönfors*, Tolkning av fraktavtalet, Sjörättsföreningens i Göteborg skriftserie nr 67.

Det förekommer också ofta, att parterna är överens om hela avtalet, men en viktig förutsättning kvarstår, innan avtalet är slutligt bindande, exempelvis »subject boards's approval», »subject financing» etc. Av praktisk betydelse är, att fraktförhandlingar regelmässigt avslutas med en »recap» (en rekapitulation av alla avtalsbestämmelser), som syftar till att förhindra att oklarhet föreligger om avtalet och om avtalets innehåll.

Ovan har också nämnts, att fraktförhandlingar ofta sker med hjälp av mäklare, vars funktion och uppgifter också regleras av »sedvanliga» mellanmansrättsliga regler.

4. Relationerna mellan köp, transport och betalning

4.1 *Allmänt*

Det framgår redan av vad som sagts ovan, att köpeavtalet är själva navet från vilket de anslutande eller efterföljande (eller sammanlänkade) avtalen utgår i form av transport, försäkring och betalning. Köpeavtalet, som reglerar relationen mellan säljare och köpare, innehåller flera klausuler som även kan vara avgörande för de efterföljande avtalen. Av köpeavtalet framgår när och var risken för godset övergår, när godset skall levereras, pris och betalning, vem av säljaren och köparen som skall ombesörja transport och försäkring osv. Dessa bestämmelser i köpeavtalet bör påverka utformningen av transport- eller befraktningsavtalet, försäkringsavtalet och betalningsregleringen (dokumentinkasso, remburs eller annat). På så sätt kan man säga, att köpeavtalet *styr* konsekvensavtalen (eller de sammanlänkade avtalen). Principiellt är det viktigt att innehållet i de olika avtalen synkroniseras, så att inga skevheter uppstår mellan dem. Detta är dock ofta inte möjligt att uppnå, eftersom avtalen tillkommer i olika skeden och olika avtalsparter är inblandade i de olika avtalen. Det är dock viktigt att man är medveten om att »ojämnheter» mellan de olika avtalen kan leda till problem, när det gäller regressmöjligheten.

4.2 Exempel

Jag vill här med ett exempel försöka visa den typ av problem som i praktiken kan förekomma i det här sammanhanget. Rederiet Ship Venture Ltd har till ett annat rederi/transportör/operatör Good Hope Ltd hyrt ut torrlastfartyget Magnificent Venture under en period av två år. Topaz Trading Co. har till spannmåls-huset Macwheat Co. sålt 65 000 ton vete för leverans den 1 september 20xx fob Rosario. Macwheat har i sin tur sålt spannmåls-partiet till Handels GmbH för leverans senast den 10 september 20xx cif Hamburg. Betalning skall ske genom oåterkallelig rem-burs, som skall öppnas senast den 10 augusti 20xx.

Macwheat gör genom mäklaren Dirkson i London upp ett befaktningsavtal avseende en resa från Rosario till Hamburg med Magnificent Venture med lastningstid mellan den 25 augusti och den 7 september 20xx. Resecertepartiet innehåller ett stort antal klausuler bl.a. om lastningstid, lossningstid, demurragerate, notisgivning osv. samt en klausul som säger att »clean bill of lading to be signed by master and released upon loading, bill of lading to be marked prepaid, and freight to be paid within 5 days after signing of bills of lading».

En situation av denna typ är i praktiken ganska vanlig och innehåller i sig fröet till ett stort antal problem i de många olika relationer, som är aktuella. Sådana frågor är t.ex.: Vad händer om godset inte är klart för lastning när fartyget anländer, eller om fartyget inte når lastningsplatsen i tid för lasten? Vilka regler gäller om lastningen av ett eller annat skäl blir försenad eller om godset är behäftat med fel? Vad betyder klausulen »clean bill of lading to be signed», om det finns skäl att göra anmärkning i konossementet? Vilken kan konsekvensen bli av att konossementet skall innehålla klausulen »freight prepaid», även om betalningen skall ske först fem dagar efter utfärdande av konossementet? Vilken är anledningen till att man använder sig av en sådan utformning av klausulen? Vilka regler kan bli tillämpliga om godset förkommer eller skadas under resan, om resan blir försenad på grund av

exempelvis dåligt väder eller om konossementet inte når mottagaren före fartygets ankomst till lossningsplatsen?

En del av dessa frågor har redan delvis berörts. De kommer att diskuteras vidare nedan, och det är viktigt att komma ihåg att även om relationerna i och för sig är sammanlänkade så är de likafullt separata och olika regler är tillämpliga för de individuella förhållandena.

4.3 *Risikfördelning och betalning genom transportklausuler resp. remburs*

Vissa centrala frågor i köpeavtalet regleras vanligen i en särskild transport- eller leveransklausul, där parterna sinsemellan enas om en risk- och kostnadsfördelning. I köpeavtalet återfinns ofta en sådan risk- och kostnadsfördelningsklausul, t.ex. CIF Göteborg. »CIF Göteborg» innebär, att säljaren skall se till att godset lastas på ett fartyg i Göteborg. Säljaren svarar vidare för frakten och skall försäkra godset fram till destinationsorten (t.ex. Newark). Säljarens risk för godset upphör dock då godset lastas ombord på fartyget i Göteborg f.ö. på samma sätt som vid klausulen »FOB Göteborg». Vid FOB Göteborg ligger däremot fraktkostnaden och försäkringskostnaden på köparen.

Genom de s.k. Incoterms, som utarbetats av Internationella Handelskammaren (ICC) och senast reviderats år 2000, har innebörden i ett antal transportklausuler fixerats, och därmed en internationell harmonisering uppnåtts.¹ Dock torde en hänvisning till Incoterms vara nödvändig för att dessa skall bli tillämpliga. Traditionellt har FOB- och CIF-klausulerna varit de dominerande i internationell handel, men de visade sig vara otillfredsställande i synnerhet vid container- och trailertransporter, och därför har de traditionella CIF- och FOB-klausulerna kompletterats med de nyare CIP- respektive FCA-klausulerna, som knyter risköver-

1. Jfr exempelvis *Theilgard*, Incoterms 2000 – Kommentar till Incoterms. ICC Danmark, København 2003 (under medverkan av Alex Landrup).

gången till en annan punkt än fartygets reling.² Detta innebär, att lastningspunkten i dessa nya klausuler inte har samma centrala roll som i de traditionella FOB- och CIF-klausulerna. I Incoterms 2000 har klausulerna grupperats i fyra olika kategorier:

Grupp C: Cost and freight (CFR), Cost, insurance and freight (CIF), Carriage paid to (CPT), Carriage and insurance paid to (CIP);

Grupp D: Delivered at frontier (DAF), Delivered ex. ship (DES), Delivered ex. quay (DEQ), Delivery duty unpaid (DDU), Delivery duty paid (DDP);

Grupp E: Ex works (EXW);

Grupp F: Free carrier (FCA), Free alongside ship (FAS) och Free on board (FOB).

Köplagen (1990:931) saknar numera detaljerade definitioner av sådana transportklausuler.

Varje exporttransaktion innehåller sålunda flera avtalsrelationer: mellan säljare *och* köpare, mellan säljare och/eller köpare *och* transportör, mellan säljare eller köpare *och* försäkringsgivare samt mellan säljare och/eller köpare *och* finansiär. Dessutom kan naturligtvis korsande relationer uppkomma. Detta får också till följd att samma person i de olika avtalsrelationerna återfinns i olika funktioner.

Risken för och ansvaret för att godset skadas, försenas eller förkommer kan alltså slussas genom flera led. I första hand är det en fråga om riskfördelning mellan säljare och köpare, men även de övriga relationerna innehåller en riskfördelning. Om säljaren i köprelationen i förhållande till köparen bär risken för godset är han ansvarig för skada på eller förlust av godset men kan eventuellt rikta anspråk mot transportören eller försäkringsgivaren, ifall godset skadas, försenas eller förkommer. I praktiken sker ofta en skadereglering på så sätt, att säljaren eller köparen, beroende på riskfördelningen mellan dem, erhåller ersättning ur varuförsäkringen, varefter tvisten genom vidare regress regleras mellan varu-

2. Se exempelvis Ramberg, Köplagen s. 144 ff.

försäkraren och transportörens ansvarsassuradör (vid sjötransport normalt P & I-klubben).

Köpeavtalets utformning kommer på så sätt att bli betydelsefull för den köprättsliga relationen i förhållande till den transporträttsliga. Transportdokumenten spelar därvid en central roll som avtalsdokument dels när det gäller beskrivning av godset, dels ock i vissa fall som åtkomsthandling med avseende på godset (konosementet).

I sammanhanget bör också några ord nämnas om *rembursförfarandet*.³ Om köpeavtalet föreskriver, att betalning skall ske genom remburs (normalt genom *oåterkallelig* remburs) är en av köparens viktigaste skyldigheter att instruera sin bankförbindelse att till förmån för säljaren (i remburstransaktionen *beneficienten*) öppna en sådan oåterkallelig remburs (normalt inom en viss tid). Genom att acceptera rembursuppdraget åtar sig banken (öppningsbanken) att till säljaren (beneficienten) betala priset för godset, under förutsättning att säljaren till banken i rätt tid presenterar de avtalade dokumenten, normalt transportdokumenten (exempelvis »full set 3/3 original shipped bs/l»), faktura och försäkringshandlingar, som skall motsvara de krav som uppställts i rembursen samt i de internationella regler (UCP) som reglerar rembursförfarandet. I praktiken är rembursarrangemanget uppbyggt på att åtminstone två banker är inblandade, dels öppningsbanken dels en korrespondentbank på säljarens/beneficientens ort. Det utmärkande för rembursarrangemanget är därmed att säljaren (beneficienten) vänder sig till öppningsbanken eller korrespondentbanken för att få betalt i utbyte mot de avtalade dokumenten, som banken skall granska och godkänna innan den betalar.

De internationella rembursreglerna har utarbetats av Internationella Handelskammaren (ICC). Den senaste versionen är från 1993/94 och benämns UCP 500.

Uppmärksammas bör, att rembursen av hävd är utformad som ett betalningsarrangemang i samband med varuköp. Principiellt

3. Se exempelvis *Gorton*, Rättsliga ramar för internationella affärer – en översikt, Stockholm 1993 s. 277 ff.

skiljer sig därmed rembursen från bankgarantin, som i grunden är en speciell form av borgen dvs. en finansiell säkerhet. Ett praktiskt närmande mellan de båda instituten har skett genom det tämligen vanliga förfarandet med s.k. »on demand»-garantier resp. den speciella form av remburs som s.k. »stand by credit» utgör. Demandgarantin är en garanti för att det primära åtagandet skall uppfyllas men är tillgänglig för betalning »on demand» (vid anfordran). Genom ICC:s försorg har även utgivits särskilda regler om »on demand guarantees» i kraft sedan 1993.

4.4 *Allmänt om transportdokumenten och deras funktion*

Transportdokumenten har alla en viktig funktion i relation till det bakomliggande köpeavtalet. Det är i transportavtalet parterna kan avläsa vilken typ av gods som skeppats, godsmängden, när det avlämnats till transportören, dess skick, huruvida frakt erlagts osv., allt uppgifter som är av stor betydelse för köparen, som därigenom får en möjlighet att utläsa, huruvida den leverans som skett från säljaren motsvarar vad köpeavtalet föreskriver.

De olika transportdokumenten har dock utvecklats i olika miljöer och under olika perioder, och omständigheterna har därför medverkat till vissa olikheter i den rättsliga regleringen av transportdokumenten.

Vissa typer av transportdokument innehåller regelmässigt de bestämmelser som gäller för transporten eller åtminstone en hänvisning till dessa. Beroende på typ och utformning kan transportdokumentet berättiga innehavaren att förfoga över godset under transport och/eller att utfå godset på destinationsorten. Därigenom kan det också förhindra obehöriga att disponera över godset, vilket har betydelse från kreditsäkerhetssynpunkt. Genom att bank anges som mottagare i transportdokumentet eller konossement endosseras in blanco och lämnas till bank, har banken nämligen därigenom säkerhet för sin fordran. Transportdokumenten

har därför en viktig om än varierande roll i de kommersiella relationerna, inte bara mellan de i transportavtalet inblandade parterna.

Till fraktsedlar och konossement har knutits vissa funktioner, som rör just frågan om förfoganderätten till godset. De olika dokumenten har fått olika utformning beroende på historisk tradition och på de praktiska förhållanden som gäller för de olika transporttyperna.

Äganderätten till godset följer i och för sig vanliga principer om tradition och äganderättens övergång, men bruket av transportdokument har viss betydelse för förfoganderätten till godset.

I konkurssituationer kan kollision uppkomma mellan transporträttens förfoganderätt till godset och det sakrättsliga besittningsskyddet. Den stoppningsrätt som köplagen ger uttryck för (§ 61) kan komma i konflikt med sjölagens regler om förfoganderätten till godset.⁴ Frågan belyses när det gäller mottagningsspedition i NJA 1985 s. 879. I den mån transportdokument inte skulle komma till användning är det fysiska omhändertagandet av godset, varvid hänsyn får tas till ev. transportklausuler, till om transportören skall betraktas som representant för säljaren eller köparen, till tradition och denuntiation.

Transportdokumenten har flera olika funktioner som alla spelar sin roll i skärningspunkten mellan köpeavtalet och transportavtalet. Grönfors talar i *Inledningen till transportsrätten* på s. 87 om transportdokumentens roll:

1. att vara kvitto på att godset mottagits för transport,
2. att vara bärare av transportörens ensidiga transportlöfte, och
3. att utgöra bevis om transportvillkoren.

Det traditionella konossementet har härutöver egenskapen att »representera» godset (*document of title*), varvid vissa värdepappersrättsliga egenskaper knutits till dokumentet.⁵

4. Om dessa frågor se framför allt *Johansson*, Stoppningsrätt under transport, Stockholm 2001. Frågan belyses i ND 1992 s. 58 (Hovr V Sv.).

5. Om de värdepappersrättsliga begreppen legitimation, negotiabilitet och presentationspapperskaraktär se t.ex. *Mellqvist & Persson*, Fordran & skuld, 6 uppl. 2001.

De olika typerna av dokument har inte samtliga funktioner, och vidare har alternativa system, som huvudsakligen hänger samman med den elektroniska utvecklingen, kommit att utvecklas vid sidan av de traditionella dokumenten antingen som komplement till eller i konkurrens med dem.

4.5 *Transportdokumentens köprättsliga betydelse*

Förpliktelserna i ett internationellt köp fullgörs ofta genom att säljaren överlämnar godset till en transportör (i utbyte mot ett transportdokument, som utvisar att godset omhändertagits av transportören), och köparen senare betalar godset mot att konossement (ev. fraktsedel) överlämnas till honom. Denna betalningsmetod är vanlig bl.a. vid cif- och fob-transaktioner. Det köprättsliga avlämnandet sker då genom att säljaren överlämnar godset till transportören, varvid ofta risken och ibland även äganderätten till godset övergår till köparen. Köparen anses då ha en skyldighet att betala mot konossement även om godset ännu ej anlänt till lossningsplatsen eller destinationsorten eller han haft möjlighet att undersöka godset. Uppmärksammas bör, som nämnts, att konossementet har vissa värdepappersfunktioner och är avsett att omsättas, detta till skillnad från fraktsedlarna (mer härom se nedan 5.2). Vissa föreskrifter om »transportköp» och »varor under transport» återfinns numera i KöpL 7 och 15 §§. I NJA 1963 s. 136 (dvs. ett fall före den nu gällande köplagen, vilket dock inte har någon betydelse för frågeställningen) finns en utmärkt översikt över vissa delar av transportdokumentens köprättsliga betydelse, och där anges bl.a. den viktiga principen att »köparen ej är berättigad att vägra inlösen av dokumenten på den grund att han ej haft tillfälle att undersöka själva godset ...».

Detta innebär, att köparen kan vara skyldig att betala mot dokument utan att kunna vara säker på att godset levereras kontraktsgillt, dvs. i rätt tid och i rätt skick. Ur köparens synvinkel är

det därför viktigt, att transportdokumenten ger honom vissa upplysningar om godsets art, mängd, skick och tidpunkten för mottagandet eller ombordtagandet. Det åligger också transportören att i konossement föra in sådana uppgifter. Numera gäller att sjötransportören inte har rätt att motbevisa konossementsuppgifter, om konossementet förvärvats av godtroende förvärvare. Då blir i vissa fall den praktiska effekten, att transportörens ansvar för felaktiga uppgifter kommer att behandlas på samma sätt som transportörens ansvar för sakskador (se nedan 6.6). Dock kan därutöver under vissa omständigheter även ett längre gående obligationsrättsligt ansvar för medvetet eller vårdslöst lämnade uppgifter tänkas komplettera den transporträttsliga regeln.

Att »rent» konossement utfärdas, dvs. ett konossement som inte innehåller några anmärkningar beträffande godsets eller förpackningens tillstånd etc., är av naturliga skäl betydelsefullt för säljaren eftersom köparen inte behöver lösa (betala) ett orent konossement. Ett orent konossement kan ju innebära att godset inte är kontraktssenligt. Denna grundprincip har också genomtygat de internationella rembursreglerna, som i art. 32 bestämmer, att vid betalning genom remburs det presenterade konossementet skall vara rent. Säljarens behov av att få ett rent konossement har därför i vissa fall medfört påtryckningar på transportören om att han skall utfärda rent konossement trots att reservationer borde ha intagits i dokumentet. I utbyte mot det rena konossementet utfärdar så säljaren/avlastaren till förmån för transportören ett »backletter» («letter of indemnity») varigenom han åtar sig att svara för den ersättningsskyldighet som kan uppkomma för redaren på grund av att rent konossement utfärdats, trots att det borde ha innehållit en anmärkning. Ett sådant förfarande kan medföra straffansvar för utfärdaren och är inte godtagbart enligt de transporträttsliga reglerna, jfr SjöL 13:50, se vidare i 6.6.

I UCP 500 har införts separata artiklar för olika transportdokument i det remburgsrättsliga sammanhanget och avsikten har varit att därmed åstadkomma en anpassning till modern transportteknik och nya dokumentrutiner. I de fall där kravet är tradi-

tionellt konossement, skall det i första hand vara fråga om ett ombordkonossement.

Fraktsedlarna saknar den traditionella »belastningen» av att vara ett värdepapper, men har delvis motsvarande funktioner. De tjänar i första hand som bevis om transportavtalet och dess innehåll samt om att godset tagits emot för transport och skall transporteras till destinationsorten.

5. Transportdokument och dokumentalternativ

5.1 *Konossement*

Det äldsta transportdokumentet är konossementet (Bill of lading). Utvecklingen av konossementet skedde i en tid då man hade behov av ett dokument som representerade godset, och som kunde överlåtas. Man brukar också säga, att konossementet representerar godset eller som det ofta uttryckts är »nyckeln till godset» och därmed till varornas utlämnande. Den angivne mottagaren eller innehavaren av dokumentet är berättigad att utfå godset på destinationsorten. Det var baserat på dessa principer som konossementet successivt kom att utvecklas i internationell handelsrättslig praxis. Dessa principer framgår också av SjöL 13:42, 13:46 och 13:52.

I linjetrafik utgör konossementet huvuddokument, även om ofta en bokningsnota föregår dess utfärdande som bekräftelse på att skeppsrum tingats och reserverats. Vid helbefraktning (och ofta även s.k. delbefraktning) bestäms avtalsvillkoren för befraktningen i certepartiet, undertecknat av både redare och befraktare (ofta genom mäklare), medan konossementet då mellan redaren och befraktaren i första hand fungerar som kvitto på att godset lastats ombord. (Frågan om förhållandet mellan certeparti och konossement belyses bl.a. i NJA 1989 s. 638 och kollisionen mellan befraktningsregler och regler i anslutning till linjetrafik belyses i ND 1967 s. 325 – HovR v Sv., se också ovan 3.4.) Konosse-

mentet hänvisar då ofta till certepartiet (SjöL 13:42, 3 st.: »Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, när det gäller förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet, som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, om inte konossementet innehåller en hänvisning till dem.») 13:49, 1 st. stadgar: »Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement utfärdats, lastats såsom det beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §.»

Konossementet utfärdas traditionellt av befälhavaren eller rederiets agent som fullmäktig för befälhavaren, sedan godset lastats ombord (*ombordkonossement*, shipped bill of lading – 13:44). Det skall enligt 13:46 innehålla uppgift om ort och dag för utfärdandet, utfärdarens underskrift, fartygets namn, uppgift om det inlastade godset, en förklaring om att godset tagits ombord, uppgift om till vem godset skall utlämnas på bestämmelseorten samt i vad mån frakt uppburits eller utestår obetald. Vid styckegods-transport inryms som nämnts fraktavtalet i konossementet, och detta innehåller också en mängd avtalsvillkor (normalt finstilta).

Konossementet kan ställas till *innehavaren*, till *viss man*, till *viss man eller order* eller till viss man »*icke till order*». De tre förra är *löpande* konossement, medan det senare (med s.k. rektaklausul – icke till order) kallas *rektakonossement* och är icke löpande. Det löpande konossementet har i princip samma rättsverkningar som andra löpande handlingar och är bl.a. en negotiabel handling. Berättigad att få ut godset på destinationsorten är den, som till transportörens representant presenterar ett vederbörligen endoserat originalexemplar av konossementet (presentationspapper). I NJA 1988 s. 440 belyses i ett speciellt avseende konossementets rättsliga karaktär.

Godset hade här utlämnats utan att konossementet hade företetts, och frågan uppkom om konossementet därefter kunde anses ha något förmögenhetsvärde i den meningen, att det grundade forum enligt

rättegångsbalken 10:3. Eftersom konossementets kvarvarande värde bara var att tjäna som bevis om konossementsinnehavarens eller dennes rättsinnehavares skadeståndskrav mot transportören för förlust som rättsinnehavaren kan ha lidit genom att godset utlämnats till annan, så ansågs det sakna förmögenhetsvärde och ej kunna grunda forum.¹

Konossement utfärdas vanligen i flera likalydande originalexemplar, ofta tre. Denna praxis har historiska traditioner och tjänar egentligen inte längre något praktiskt syfte. Utöver originalen tas ett antal kopior för olika ändamål, exempelvis tull- och valutaändamål. Det undertecknas av redaren eller i praktiken ofta av dennes agent på lastningsorten eller ännu oftare genom särskild perforering eller annan mångfaldssignatur.

På bestämmelseorten är vid sjötransporter den som kan uppvisa *ett* originalkonossement berättigad att utfå godset. En förutsättning för att transportören skall ha skyldighet att lämna ut godset är att originalkonossement presenteras. Om två personer med var sitt exemplar av konossementet samtidigt begär att få godset utlämnat, skall befälhavaren låta lägga upp godset under uppsikt av tredje man i avvaktan på uppgörelse om vem som har bättre rätt till detta.

Under transporten är det däremot nödvändigt att samtliga originalkonossement presenteras för redaren ifall t.ex. omdestinering skall göras. Detta sammanhänger med att redaren kan bli skadeståndsansvarig, om ett original skulle presenteras på destinationsorten och redaren då inte kan leverera godset.

Om betalning av godset skall ske genom remburs, intas normalt i rembursvillkoren en bestämmelse om, att samtliga original-exemplar av konossementet (full set) skall presenteras till banken. Här kan praktiska problem uppkomma vid exempelvis oljetransporter eller vissa bulktransporter, där en last kan säljas flera gånger under pågående resa.

Då ett konossement omfattar godspartier till flera lastägare kan i samband med godsets ankomst till destinationsorten s.k.

1. Jfr diskussionen hos Grönfors i SvJT 1992 s. 135.

delivery orders utställas till de olika lastägarna under ett gemensamt konossement. Utformningen av en *delivery order* kan skifta beroende på vem som utställt det.

Sjöl 13:44 skiljer, som nämnts, mellan *ombordkonossement* (shipped bill of lading) och *mottagningskonossement* (received for shipment bill of lading), där det förra utfärdas då godset lastats ombord på fartyget medan det senare utfärdas då godset emottagits av transportören för transport. Man skall då hålla i minnet, att ombordkonossementet är den traditionella typen, som tidigare dominerat i oceansjöfart, men som genom transportteknikens förändring (containers och trailers) fått minskad betydelse i modern linjesjöfart.

I tankfart och bulkfart är emellertid ombordkonossementet fortfarande det helt dominerande. Det är inte heller ovanligt, att godset tas emot i en terminal och där lastas in i en container/trailer, varpå det förs ombord på fartyget. I sådana fall utfärdas normalt ett mottagningskonossement, som skall återlämnas ifall ombordkonossement senare utställs för godspartiet eller påstämplas »shipped», då godset tas ombord på fartyget. En annan åtskillnad gäller konossementets täckningsområde, och en del av problemen belyses i samband med s.k. genomgångstransporter och s.k. *genomgångskonossement* som regleras i Sjöl 13:43. Genomgångskonossement används när transporten innefattar två eller flera på varandra följande sjötransporter som täcks under samma konossement, s.k. genomgångstransport. Till skillnad från genomgångstransporten innefattar den *kombinerade transporten* på varandra följande transporter med olika transportmedel, där ett dokument utfärdats för hela transporten.

Särskilda problem uppkommer, om köparen inte kan förete ett originalexemplar på destinationsorten, eftersom transportören då, enligt Sjöl 13:52–13:55, inte får lämna ut godset till någon mottagare, innan det prövats vem som är rätt mottagare, se vidare 5.3.

För att i någon mån komma tillrätta med hithörande problem har alternativa dokument utvecklats, exempelvis sjöfraktsedeln, som numera behandlas i Sjöl 13:58 och 13:59. Sjöfraktsedeln har

liksom fraktsedlar vid land- och lufttransporter, inte konossementets värdepappersegenskaper, se nedan 5.2. Vidare används i ökande omfattning olika system av elektroniska lösningar.

5.2 *Fraktsedlar*

Fraktsedeln används både vid väg-, järnvägs- och flygtransporter, även om de olika fraktsedlarna har lite olika utseende. Numera är, som nämnts, även sjöfraktsedlar vanliga i linjetrafik (Sjöl 13:58 och 13:59). Till skillnad från konossementet är fraktsedeln inte ett värdepapper. Innehavet av en fraktsedel berättigar inte innehavaren att få ut godset. Fraktsedeln brukar snarare karaktäriseras som ett kvitto, där den namngivne mottagaren skall anses som rätt mottagare och måste legitimera sig, dvs. dokumentet har snarast bevisfunktion. Här är således den juridiska tekniken en annan än den som gäller för konossement. Regler om fraktsedlarna och deras utformning återfinns i LFL 9:5–9:8 (flygfraktsedlar), i JVL 3:3–3:9 (järnvägsfraktsedlar) och i VTL 7–11 §§ (landsvägsfraktsedlar).

Uppmärksammas bör att lösningarna i de olika regelsystemen kan variera men en huvudprincip är ofta följande. Fraktsedeln utfärdas ofta i ett antal delar (exempelvis i ett avsändarexemplar, ett fraktförarexemplar och ett mottagarexemplar), där vissa begränsade rättigheter knyts till dokumentet åtminstone under en period. Innehavet av avsändarexemplaret berättigar t.ex. till omdirigering av godset under transport. Så snart godset nått fram till destinationsorten upphör dock denna funktion, och häfter är det den person eller det företag som anges i fraktsedeln som mottagare av godset, som är det viktiga.

Den begränsade förfoganderätt, som alltså är knuten till innehavet av dubbletten, upphör efter godsets ankomst till bestämelsestationen i och med att fraktsedelsoriginalet utlämnats till mottagaren eller denne utan att inneha någon fraktsedel framställt krav på godsets utlämnande.

Transportdokumentet vid järnvägstransport är *järnvägsfraktsedeln* vilken skall avlämnas av avsändaren (JVL 3:3–3:9). Fraktsedeln, för vilken särskilt formulär skall användas, består av minst två delar, dels *fraktsedeln*, som följer godset och tillställs mottagaren, dels *fraktsedelsdubblen*, vilken återställs till avsändaren, sedan avsändningsstationen genom sin datumstämpel intygat, att godset mottagits för befordran. På fraktsedeln skall intagas uppgift om bl.a. avsändningsstation, bestämmelsestation, mottagarens namn samt godset.

Inom luftfarten används *flygfraktsedeln*, som har haft järnvägsfraktsedeln som förebild (LFL 9:5–9:8). Enligt lagen ankommer det på avsändaren att upprätta denna handling, men transportören brukar tillhandahålla tryckta formulär med befordringsvillkoren. Flygfraktsedeln utfärdas i tre originalexemplar, varav ett stannar hos transportören, ett sändes till mottagaren och ett behålles av avsändaren. Utöver de tre originalexemplaren utfärdas, liksom beträffande konossementet, även ett antal kopior, avsedda för samarbetande transportörer, tullmyndigheter och andra.

Också CMR har haft järnvägsfraktsedeln som förebild vid reglering av *bilfraktsedeln* (VTL 7–11 §§).² Denna som utfärdas i tre exemplar äger, där inget annat sägs, vitsord beträffande avtalsvillkoren, transportörens mottagande av godset och godsets tillstånd härvid.

Även speditörer brukar utfärda ett dokument, som innehåller de villkor, som är förknippade med deras verksamhet. Vid internationella transporter är det inte ovanligt, att speditören utfärdar ett *Forwarding Agent Certificate of Transport* (FCT), som har en utformning som starkt påminner om konossementets, men som uttryckligen uttalar att speditören inte handlar som transportör utan som speditör (transportförmedlare). Som nämnts förekommer det även att speditören uppträder som transportör, varvid dokument av typ FIATA Bill of lading kan komma till användning.³

2. Se t.ex. *Bull*, *Innføring i veifrakttrett*, 2 uppl., Oslo 2000, s. 35 f.

3. Se *Ramberg*, *Spedition och fraktavtal* s. 131 ff.

Inskjutas kan också, att Montreal-protokollen öppnade möjligheten att använda dataregistrering i stället för flygbiljetter och fraktsedlar. Detta har f.ö. blivit allt vanligare.

5.3 *Alternativa system (bl.a. dokumentlösa transporter)*

Av flera olika skäl har andra system utvecklats som skulle kunna ersätta konossementet. Denna utveckling hänger främst samman med konossementets roll som bärare av rättigheterna till godset, dess funktion som »informatör» beträffande godsets synliga tillstånd, och användningen av containers och trailers, vilket medverkat till utvecklingen av de kombinerade transporterna.

Utvecklingen har tagit sig lite olika vägar beroende på de svårigheter man önskat komma tillrätta med. Ett vanligt problem hänger samman med konossementets värdepappersegenskaper, som bl.a. innebär, att en förutsättning för att lastmottagaren (consignee) skall kunna utfå godset på lossningsplatsen är, att konossementet presenteras och återlämnas (jfr SjöL 13:52). Godset anländer numera i vissa trader ofta till destinationsorten före konossementet eller åtminstone innan konossementet och övriga dokument granskats av den inblandade banken. Detta kan bero på förseningar hos posten (ofta sänds dock numera originalkonossementet med DHL eller liknande kurirföretag) eller på att dokumenten vid rembursbetalning eller vid dokumentinkasso kvarliggier för granskning hos banken, eller på att konossementen utbyts på grund av omdestination under resan eller på annat förhållande som lett till förseningen. Därmed uppkommer frågan hur en sådan situation skall hanteras, eftersom situationen juridiskt är den, att en förutsättning för att godset skall utlämnas är att konossementet endosseras och återlämnas till transportören.

Den i praktiken oftast använda lösningen har varit (och är), att mottagaren antingen ordnar en bankgaranti eller en moderbolagsgaranti, som skall täcka alla de förluster och kostnader som

kan uppkomma för transportören om denne lämnar ut godset utan att konossementet presenterats. En sådan garanti brukar innehålla två element, nämligen dels ett åtagande att se till att ett originalkonossement snarast skall presenteras, dels ett åtagande att svara för de skador (ekonomiska förluster) som kan drabba transportören på grund av att godset utlämnas utan att konossementet presenterats. Det är uppenbart, att denna lösning egentligen inte är särskilt tillfredsställande eftersom den bygger på ett system som faktiskt inte fungerar, och förfarandet har också kritiserats av bl.a. *Grönfors*.⁴ Det är dock i många fall en nödvändig lösning till ett problem som hänger samman med konossementets konstruktion.

ND 1988 s. 30 (Sk. HovR) belyser en ovanlig situation. Här hade en libanesisk köpare underlåtit att lösa konossementet, som i stället returnerades till säljaren. Efter fartygets ankomst till Tarthous tvingades befälhavaren under vapenhot att på grund av ett syriskt domstolsbeslut lämna ut godset till lastmottagaren trots att konossementet inte företeddes. Däremot fick rederiet en bankgaranti, som skulle hålla rederiet skadeslöst för eventuella krav från konossementsinnehavaren. HovR fann, att ursäktsgrundern 4:2 g i Haagreglerna befriade rederiet från ansvar i en sådan situation.

En annan lösning, framför allt i närtrafik, exempelvis Nordsjötrafik, har varit, att transportören medfört *ett* originalexemplar ombord, vilket mottagaren påtecknat och återlämnat, när godset utlämnades. En sådan lösning är dock juridiskt tveksam, eftersom detta konossementsexemplar då inte cirkulerats kommersiellt, vilket principiellt är en förutsättning i systemet. Därför skulle i en sådan situation en godtroende förvärvare av ett annat konossementsoriginal kunna göra gällande en rätt att utfå godset, trots att den förste mottagaren fått konossementet ombord på fartyget, »presenterat» det och därigenom fått godset utlämnat. I andra sammanhang har de argumenten framförts, att originalkonossementen behövs i mottagarens »filing system» och därför inte kan

4. *Grönfors*, Kommentaren, s 279.

utlämnas eller att »custom of the port» gör, att det inte är nödvändigt att presentera konossementet. Det förhåller sig också på det viset, att konossementet i en del länder inte behöver endosseras och returneras. Problemen har således varit många, och de lösningar som förekommer har likaledes skiftat. Här tydliggörs en kollision mellan den etablerade »lex mercatoria»-lösningen och lokala bruk och principer.

Ett sätt att komma runt svårigheterna har varit användningen av en »data freight receipt» i stället för konossement, ett system som på sin tid utvecklades av Atlantic Container Line (ACL). En förutsättning är dock att avlastaren accepterat detta dokument, eftersom han har rätt att kräva att utfå ett konossement (se bl.a. SjöL 13:44). Liknande problem kan uppkomma i de fall där transportören i stället för ett konossement använder »sea waybills», som då utformats som ett »neutralt» transportdokument, att kunna användas både vid sjötransporter och landtransporter.

Ytterligare en väg är utvecklingslinjen mot »documentary replacement», eller som det kommit att kallas på svenska »dokumentlösa transporter». Det är då fråga om att det traditionella dokumentet skall ersättas på så sätt, att de uppgifter och funktioner som knutits till dokumentet i stället skall knytas till elektronisk överföring. Här uppkommer då olika problem beroende på att vissa funktioner som tidigare knutits till konossementets roll som värdepapper härigenom försvinner och i stället knytas till godset, eller kanske snarare till de elektroniska funktioner som ersätter papperet.⁵

I praktiken har olika elektroniska lösningar kommit att användas, men grundproblemet har ännu inte funnit någon lösning. En numera förekommande konstruktion är det s.k. Bolero-systemet, som är ett avtalsbaserat system, som är slutet för deltagarna. I det nu pågående konventionsarbetet görs försök att komma tillrätta med problemen och även att arbeta fram en »elektronisk lösning».

5. Om denna utveckling se framför allt *Grönfors*, Cargo key and transport document replacement, Sjörättsföreningens i Göteborg skriftserie nr 63 (1982).

6. Transportörens ansvar

6.1 *Allmänt*

Liksom i andra sammanhang görs inom transporträtten en åtskillnad mellan olika skadetyper. När det gäller gods kan en sådan skiljelinje dras mellan skada på och förlust av godset å ena sidan och dröjsmål å andra sidan. En annan indelningsgrund tar sikte på åtskillnaden mellan direkta skador och indirekta skador. Ansvaret för de skador som inträffar kan vara utformat på lite varierande sätt.

En betydelsefull omständighet att ta hänsyn till är också, att i kommersiella relationer lagstiftaren endast i begränsad omfattning har inskridit med tvingande reglering. Reglerna om transportörens ansvar utgör härvid ett iögonfallande undantag, och reglerna är här genomgående av tvingande typ. Regleringen av befraktningsrelationen är dock av dispositiv karaktär, utom när det gäller relationen till godtroende konossementsinnehavare, där det tvingande ansvaret gäller. Detta beror inte minst på att en av avsikterna med transportörens tvingande ansvar varit just att skydda konossementets roll som bärare av rättigheterna till godset. Det tvingande ansvaret har sammankopplats med en lagfäst ansvarsbegränsning. Idén med ett tvingande men beloppsmässigt begränsat ansvar kom också att från sjötransporträtten bli en modell för ansvarsregleringen för de andra transportmedlen.

Inledningsvis bör uppmärksammas relationen mellan transportavtalet och depositionsavtalet. Som bekant finns i handelsbalken (HB 12 kap.) några kortfattade och kärnfulla bestämmelser

om deposition, där utgångspunkten anses vara att depositariens ansvar baserar sig på ett presumtionsansvar men att parterna har frihet att avtala om andra villkor. I lagen finns ingen ersättningsbegränsning. Transportavtalet innehåller inslag som påminner om deposition, men transportörens arbetsuppgifter är inte bara att aktsamt förvara godset utan innefattar flera andra uppgifter främst att förflytta godset, och utlämna det etc. Transportörens uppgifter sammanfaller ofta oavsett om det rör sig om sjötransport eller landtransport. Samtidigt är de olika transporträttsliga reglerna inte enhetliga utan de skiljer sig åt i flera avseenden även om strukturen är likartad. Utgångspunkten för transportörens ansvar kan vara ett vårdslöshetsansvar, ett presumtionsansvar eller ett strikt ansvar med undantag för force majeure-omständigheter.

6.2 *Transportprestation och sanktioner/ konsekvenser vid bristande uppfyllelse*

Till skillnad från många andra förmögenhetsrättsliga avtal innefattar transportavtalet inte *en* enhetlig prestation utan flera olikartade åtaganden. Transportlöftet innebär nämligen inte bara att gods skall *förflyttas* från en ort till en annan. Genom att erkänna att han *mottagit* visst gods måste transportören senare *redovisa* för godset. Han lovar i sitt transportåtagande att *utlämna* godset till rätt mottagare. Medan han har hand om godset måste han *vårda* det, så att det inte försämras, förstörs eller går förlorat. Han har skyldighet att utföra sitt transportåtagande inom avtalad eller skälig tid och har vidare ett visst ansvar för de i transportdokumenten intagna uppgifterna om godset.

De konsekvenser som står till buds vid felaktig eller utebliven prestation och som finns i flera obligationsrättsliga relationer, nämligen naturaprestation, hävningsrätt, prisavdrag och rätt till skadestånd är inte på samma sätt användbara i samband med

transportprestationer. Här ser man åter en skillnad mellan avtalet om styckegodstransport och befaktningsavtalet, där det förra är inriktat på transporten av godset, medan i det senare fallet fokus är riktad mot fartyget (även om til syvende og sidst också i det fallet avsikten med befaktningen är att en transport av gods skall åstadkommas). Det är ju då också naturligt, att sanktionssystemet vid de båda olika kontraktsformerna kan variera.

Det är en utbredd uppfattning, att naturaprestation ofta inte passar så bra som konsekvens i samband med transportavtalet, och i 13 och 14 kapitlet SjöL omnämns inte heller naturaprestation som ett alternativ till hävning. Sedan godset inlastats är även hävningsalternativet oftast opraktiskt och då framstår skadeståndet som det mest användbara alternativet. Däremot kan hävningsalternativet användas exempelvis om fartyget levereras för sent för lastning eller om fartyget exempelvis inte underhålls under ett tidsbefaktningsavtal. Detta innebär dock inte att naturaprestation skulle vara utesluten i transporträttsliga sammanhang. Rätten till prisavdrag passar ofta illa vid transportavtalet, där vanligen frågan om vederlaget (dvs. frakten) skilts från skadestånd. Dessutom kan en uppkommande skada representera ett väsentligt högre belopp än frakten. Det är också skadeståndet som inom transporträtten utvecklats mest som konsekvens.¹ Transportörens ansvar är i vissa fall begränsat till fraktbeloppet. De ovan på i 3.8 omnämnda reglerna om »off hire» är dock ett exempel på prisavdrag. Möjligen skulle man också kunna anse avståndsfrakt vara ett sådant exempel, se vidare nedan i 6.12.

6.3 *Transportlöfte och transportöransvar*

Grönfors² har analyserat transportlöftets olika beståndsdelar till vilka också ansvaret knutits. Han utskiljer därvid följande delar:

Transportlöfte

mottagningserkännande

Transportöransvar

redovisningsansvar

1. Se exempelvis Grönfors, Allmän transporträtt. 4 uppl. 1975 s. 65.

2. Inledning s. 56 ff.

utlämningslöfte	utlämningsansvar
fortskaffningsplikt	fortskaffningsansvar
plikt till rättidig uppfyllelse	dröjsmålsansvar
vårdplikt	vårdansvar
särskilda uppgifter	uppgiftsansvar

När transportören tar emot godset lämnar han normalt i form av konossement eller fraktsedel en kvittens på att godset mottagits för transport. Till detta knyts ett redovisningsansvar. Utlämningslöftet sammanhänger med mottagningserkännandet och på motsvarande sätt är mottagningsansvaret kopplat till detta. Vid deposition och dylikt sker redovisningen av det deponerade godset normalt till uppdragsgivaren, men vid transport sker utlämnandet och redovisningen normalt till en annan person, mottagaren. Det är, som nämnts, viktigt att utlämnandet sker till behörig mottagare, och skulle transportören göra något fel i det avseendet åvilar honom ett strängt ansvar härför.

En viktig del av transportlöftet avser naturligt nog befordringen av godset från avsändningsorten till destinationsorten. Det finns vissa krav på hur transporten skall utföras: på sedvanligt sätt, inom rimlig tid och under transporten skall transportören ta hand om godset på ett försvarligt sätt. Dessa skyldigheter motsvaras som sagt av ett ansvar, där vårdansvaret är en viktig utgångspunkt, till vilket så kan adderas ett fortskaffningsansvar ifall transportören utöver vad avtalet medger avviker från sedvanlig resväg. Portalparagrafen för sjötransportören utgörs av SjöL 13:12: »Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta tillvara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset». Härvid bör särskilt beaktas frågor om transportväg och transportuppläggning, SjöL 13:15. Praktiskt rör spörsmålen s.k. deviation och scope of voyage samt s.k. transhipment (omlastning). Enligt 13:35 är utgångspunkten att den avtalade transportören svarar för hela transporten. I fortskaffningsplikten ingår också, att godset lastas och lossas, vilket i linjetrafik normalt är en del av transportörens skyldighet.

NJA 1965 s. 124 ger härvid ett något speciellt exempel från biltransportens område. HD uttalade bl.a., att »i ett transportåtagande av förevarande slag ingår även att lossa godset där annat icke överenskommits». Mottagaren av godset fick ersättning (på grund av medverkan dock jämkad till hälften) för att *han* hade skadats i samband med lossningen, då det inte ansågs visat att det gällt någon inskränkning i chaufförens normala »skyldighet att svara för lossningens ändamålsenliga genomförande».

En särskild skyldighet, som inte minst är knuten till konossementet, är de uppgifter om godset (mängd, vikt, typ etc.) som skall intas i transportdokumentet. Uppgiftsskyldigheten sanktioneras med ett särskilt uppgiftsansvar. Denna uppgiftsskyldighet är särskilt viktig för att en köpare av godset som jag pekat på tidigare skall ha en indikation beträffande hur godset motsvarar vad som avtalats i köpeavtalet.

6.4 *Utformningen av ansvaret*

Om transportören inte på avtalat eller godtagbart sätt fullgjort sitt transportåtagande kan han givetvis bli ansvarig för de skador som uppkommer för transportkunden. Medan parterna i kommersiella relationer normalt har stor frihet att själva avtala om risk- och ansvarsfördelningen mellan dem, bygger transportörens ansvar på tvingande regler. Transportörens ersättningsansvar varierar mellan de olika transportmedlen och kan även i någon mån skifta mellan de olika prestationsdelarna.

Historiskt har vårdansvaret för transportörer varit utformat som ett strikt ansvar med undantag för force majeure. En sådan regel gällde även i sjörätten fram till ändringarna i befraktningskapitlet 1936, då huvudregeln i enlighet med Haagreglerna byttes mot en regel om transportörens ansvar för egen eller annans presumerade culpa (presumtionsansvar). Denna innebär, att transportören är ansvarig om han inte kan visa att skadan inte beror på hans eller hans anställdas vårdslöshet. För järnvägstransportören är dock utgångspunkten strikt ansvar med undantag för force

majeure, och på motsvarande sätt är numera även flygtransportör och landsvägstransportör underkastade ett strikt ansvar.

Sjöl 7:1 föreskriver bl.a. ett ansvar för redaren för anställda och medhjälpare men kombinerad med regressrätt:

»Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.»

Vidare hänvisar bestämmelsen till den allmänna begränsning av redareansvaret som är speciell för sjörätten, den s.k. globalbegränsningen. Regeln gäller både utom kontrakt och inom kontrakt.

Sådant principalansvar återfinns även i LFL, JVL och VTL och motsvarar det ansvar som även finns i skadeståndslagen. När det gäller sjörätten bör uppmärksammas att redarens ansvar för lots även gäller om lotsen finns ombord jämlikt föreskrifter (tvångs-lots). Ett särskilt problem kan dock orsakas av avsiktliga skador, exempelvis stöld av anställda och medhjälpare. Även om felet är avsiktligt är redarens ansvar enligt 7:1 inte uteslutet. Enligt domstolspraxis har redaren ett ansvar mot lastägaren för stöld av anställda, om det finns ett nära samband mellan transporten och den uppsåtliga handlingen (se exempelvis NJA 1958 s. 373, NJA 1951 s. 365 och NJA 1960 s. 644). Ett speciellt fall som rör den aktuella frågan återfinns i det s.k. Diamantfallet, NJA 1998 s. 390.³

För *flygtransportören* gäller enligt den gamla huvudregeln (numera LFL 9:18 och 9:20) ett presumtionsansvar, och transportören kan i praktiken sällan exculpera sig, dvs. visa att skadan inte orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller hans folk i tjänsten. Inskjutas bör dock, att ovan nämnda Montreal-proto-

3. Se diskussionen hos *Hellner*, *Stulna diamanter*, JT 1998–99 s. 150 f.

koll föreskriver ett strikt ansvar för flygtransportören för skada som drabbar passagerare eller gods (LFL 9:17 och 9:18).

Frånsett vissa särskilda undantag gäller i praktiken en liknande regel om presumtionsansvar beträffande *sjötransporter* (Sjöl 13:25, 13:26 och 13:28).

Järnvägsansvaret är strängare utformat. I JVL regleras personbefordran i 2 kapitlet, godsbefordran i 3 kap. samt inskrivet resgods i 4 kapitlet. Den fastslår nämligen ett rent strikt ansvar (JVL 3:22). I anslutning härtill uppräknas dock i 23 och 24 §§ vissa undantag: bristfällig förpackning, transportkundens eget vållande och godsets egen beskaffenhet (t.ex. avdunstning), som med tanke på regelns utformning knappast skulle ha behövt nämnas särskilt.

Enligt VTL §§ 27 f. är *biltransportören* inte ansvarig om han visar, att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats av fel eller försummelse av den, som äger förfoga över godset. Ansvaret anses dock vara strikt ansvar med undantag av force majeure.⁴ Transportören är inte ansvarig om skadan etc. beror på godsets egen beskaffenhet eller av förhållande, som transportören inte kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga. Vidare innehåller VTL en rad andra grunder för ansvarsfrihet, som t.ex. bristfällig förpackning, ofullständig eller felaktig märkning etc. CMR:s bestämmelser är *tvingande* både för transportören och för transportkunden i den meningen att transportören lika litet får ta på sig ett större ansvar än vad reglerna medger som söka minska sin ansvarighet. Denna regel antas ha tillkommit av konkurrensskäl och saknar motsvarighet i den övriga privaträttsliga transportlagstiftningen.

I den aktsamhet, som varje transportör måste visa sig ha iakttagit för att kunna befria sig från ansvar, ingår att det transportmedel han tillhandahållit är trafikvärdigt. I sjörätten har detta inom culpabedömningens ram ingående krav rättstekniskt utbyggt till en lära om att fartyget skall vara *sjövärdigt vid resans början*.⁵ Häri ligger, att fartyget skall vara riktigt konstruerat från

4. Se *Schelin*, Last och ersättning. En studie av fraktförarens rätt att begränsa ersättningen för lastskador vid inrikes vägtransporter, Stockholm 2000 s. 11.

5. Detta framgår av Sjöl 13:26 st. 2. RH 1998:7 belyser frågeställningen.

sjömanssynpunkt (*teknisk sjövärdighet*), utrustat med proviant och bränsle, vederbörligen bemannat och även i övrigt lämpat för den avsedda resan (*resevärdighet*) och dessutom lämpat att transportera den last som avses (*lastvärdighet*).

Som exempel på ifrågasatt lastvärdighet kan nämnas *Äggmålet* NJA 1951 s. 158 (kylanläggning vid äggtransport) och *Thordén* NJA 1962 s. 799 (bristande skalkning av luckor).

Gränsdragningen mellan sjövärdighet och *nautiskt fel* är ett svårt problem.⁶ Ett särskilt problem av stor praktisk betydelse är ansvaret för hur godset packats i en container, trailer eller liknande, eftersom felaktig stuvning av »transportbehållare» kan ha betydelse för sjövärdigheten.⁷

Nämnas bör i detta sammanhang också, att när det gäller exempelvis s.k. farligt gods (Sjöl 13:7) eller när det gäller transport av särskilt dyrbart gods (13:8), exempelvis smycken, tillämpas inte reglerna om transportörens ansvar undantagslöst utan härvid tillkommer särskilda informationsregler m.m.

6.5 *Dröjsmålsansvaret*

Ansvaret för dröjsmål har inom vissa transportområden delvis utformats annorlunda än ansvaret för sakskador. Givetvis kan dröjsmål leda till sakskador, varvid ansvarsregler för sakskador tillämpas; transporten försenas så att t.ex. bananerna ruttnar. Dröjsmåls-skador avser således »rena» dröjsmåls-skador, t.ex. att godset ankommit för sent och att dess marknadsvärde minskat, julgranar anländer exempelvis i januari.⁸

6. Se nedan i 6.9. Beträffande sjövärdighet, se *Björkelund*, *Sjövärdighet och ansvar*, Stockholm 1970 och *Honka*, *Fartygets skick och egenskaper*, En befraktningsrättslig studie, Åbo 1989.

7. Jfr *Tor-Mercia-fallet* NJA 1977 s. 49.

8. Dröjsmålsansvaret inom transporträtten har särskilt behandlats av *Grönfors*, *Tidsfaktorn vid transportavtal*, Sjörättsföreningens i Göteborg skriftserie nr 47 (1974).

Dröjsmålsansvaret är klarast utformat i *järnvägsrätten*, där man har bestämmelser om leveransfrist (jfr JVL 3:22 med 3:27). Leveransfristen är den yttersta gräns, intill vilken järnvägen utan påföljd kan fördröja transporten. Beträffande sanktionerna uppställer järnvägsrätten andra regler för dröjsmål än för sakskador. Om leveransfristen överskrids är järnvägen ansvarig för den skada som därmed orsakas oberoende av fel eller försummelse från järnvägen. Vid dröjsmål är järnvägens ersättningsskyldighet enligt JVL 3:30 begränsad till vad som motsvarar tre gånger frakten.⁹

Dröjsmålsbegreppet är mer oklart i *lufträtten*, där regler om leveransfrist saknas, varför transportören här endast kan anses vara skyldig att fullgöra sin transportprestation inom skälig tid. Beträffande sanktionerna gäller inom lufträtten samma regler för dröjsmål som för sakskada.

Dröjsmålet är numera utformat på ett liknande sätt i *sjörätten* (dvs. godset skall komma fram inom avtalad eller inom skälig tid) och även här gäller samma ansvar för dröjsmål som för sakskada, SjöL 13:28, men härutöver finns en konverteringsregel, där mottagaren får kräva ersättning som för förlust av gods om det inte lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det skulle ha utlämnats. Spörsmålet om dröjsmålsansvar belyses från en något udda utgångspunkt i ND 2000 s. 44 (Gbg TR).

27 §, 2 st. VTL anknyter »leveransfristen» till den tidrymd, som skäligen bör medges en omsorgsfull transportör. 35 § VTL föreskriver, att ersättning för dröjsmål skall utgå med högst fraktens belopp.

6.6 Uppgiftsansvaret

Såväl fraktsedlar som konossement har, som nämnts, bl.a. funktionen att tjäna som bärare av informationen rörande transporten, t.ex. uppgifter rörande godsets stycketal, synliga tillstånd och

9. I CIM är ansvaret begränsat till 4 gånger frakten.

liknande. Sådana uppgifter har i fraktsedlar, liksom i dokument över huvud taget, *bevisverkan*. När det gäller konossement finns, som nämnts, därutöver ett *särskilt uppgiftsansvar* som kan ta sig uttrycket av antingen ett fingerat transportansvar eller ett verkligt uppgiftsansvar.¹⁰

SjöL 13:49–13:50 innehåller regler om konossementets bevisverkan och transportörens ansvar för vilseledande uppgifter. Har ingen reservation införts i konossementet, mot uppgifter som rimligen kunnat betvivlas eller kontrolleras och inte heller någon uttrycklig anmärkning i motsvarande fall gjorts i konossementet om godset synes vara skadat eller förpackningen ser ut att vara bristfällig, gäller en ansvarspresumption som inte får motbevisas i förhållande till *godtroende förvärvare* av konossementet. Följden av detta är, att transportören kan tvingas att betala ersättning för skada på gods, som i själva verket aldrig har tagits ombord eller som har skadats innan det togs ombord, *som om* skadan hade skett under transportörens ansvarsperiod. Transportörens ansvar blir i sådant fall ett *fingerat transportansvar*: fallet hänförs under vårdskadorna, det positiva kontraktsintresset ersätts och reglerna om ansvarsbegränsning gäller.

Härutöver finns därutöver ett *verkligt uppgiftsansvar* för sådana situationer, där tredje man löser in konossementet i förlitan på riktigheten av dess innehåll och transportören insett eller bort inse, att konossementets innehåll var vilseledande för konossementsförvärvaren (SjöL 13:50). Transportören blir då ersättningskyldig, utan att reglerna om ansvarsbegränsning gäller. Denna regel gäller inte bara godsbeskrivningen utan *allt relevant innehåll i konossementet*, t.ex. även lastningsdatum.¹¹

I 2 st. finns en regel varigenom transportören på mottagarens begäran har skyldighet att informera om ifall avlastaren lämnat transportören ett s.k. backletter (indemnitetförklaring), varigenom han åtagit sig att hålla transportören ansvarsfri till följd av att transportören blir ansvarig beroende på att oriktig eller ofull-

10. Betr. denna fråga exempelvis *Grönfors*, Kommentaren s. 287 ff.

11. Jfr NJA 1949 s. 449 I och II samt ND 1969 s. 105 (Sthlm TR).

ständig uppgift intagits i konossementet. Av 13:51 2 st. framgår att avlastaren i sådant fall inte är ansvarig för sitt åtagande. Ansvariet har med andra ord fullständigt kanaliserats till transportören. Även om bruket av backletters i sig inte förtjänar rättsordningens gillande, kan denna sanktion till förmån för en avlastare, som på grund av de praktiska förhållandena lyckats framtvunga utfärdandet av ett rent konossement jämte backletter, ifrågasättas.

6.7 *Deviation och omlastning*

Transportörens skyldighet att befordra godset medför ingen garanti för att godset verkligen når bestämmelseorten. Förpliktelserna innebär emellertid att transporten skall utföras med det avtalade transportmedlet, principiellt över den mest ändamålsenliga resvägen (vilket givetvis kan vara en fråga om kommersiella och praktiska överväganden, jfr SjöL 13:12 och 13:16), och att godset skall avlämnas på avtalad mottagningsplats.¹² Ofta intas i transportavtalet klausuler som ger transportören rätt att lossa godset på annan plats än bestämmelseorten, något som kan vara praktiskt betydelsefullt med hänsyn till transportörens planeringsbehov. Transportören förbehåller sig också ofta rätten att omlasta godset till annat transportmedel m.m.

I princip är emellertid deviation (avvikelse från avtalad eller sedvanlig resrutt) inte tillåten. Detta innebär, att vissa avtalsklausuler kan komma i konflikt med den tvingande deviationsreglerna och därför måste tolkas och tillämpas i ljuset av den regleringen. Jämlikt 14:20 får deviation endast företas för att rädda människor eller bärga fartyg eller annan egendom till sjöss »eller av annan skälig anledning», och av 13:25 framgår indirekt, att deviation under vissa (något mer inskränkta) omständigheter kan vara tillåten. Deviation anses således alltid tillåten för att rädda människoliv. När det gäller deviation för att bärga egendom skil-

12. Jfr *Krüger* Transportomlegning. Stencil, Oslo 1973.

jer sig därför regeln i 13:35 och 14:20 på så sätt att i det förra fallet krävs att bärgningen av egendom skall anses skälig. Man lägger med andra ord ett krav på en rimlig proportion mellan vad som kan vinnas med företaget och risken för skada på fartyget eller gods eller andra intressen, som kan följa. Även om dessa former av transportomläggning är närmare reglerade endast i sjörätten, har likartade riktlinjer tillämpats även inom andra delar av transporträtten om än med viss försiktighet.

Ett praktiskt exempel kan nämnas. Större oljetankfartyg kommer endast sällan till hamn. För att byta besättning har man därför ibland avvikit från sedvanlig resrutt och i stället anlöpt hamn i anslutning till resvägen för att få tillfälle att på ett praktiskt (och normalt billigare) sätt sätta en avgående besättning i land och få en ny besättning ombord. Det är möjligt att en sådan avvikelse från resvägen skulle kunna anses utgöra otillåten deviation.

I anslutning till oljekrisen 1973 blev det vanligt att i certepartier och konossement inrycka särskilda bunkerklausuler, som gav rederiet/transportören rätt att vid behov avvika från resvägen för att anskaffa bränsle. Sådana klausuler torde normalt vara godtagbara, eftersom de syftar till att rädda möjligheten att genomföra resan. Dock torde man inte kunna falla tillbaka på en sådan klausul, om avvikelsen endast berodde på att man önskade skaffa billigare bunkers genom att avvika från resrutten för att gå till en annan hamn och där skaffa billigare drivmedel än som eljest skulle ha varit tillgängligt.

Transportavtal innehåller, som nämnts ofta, en klausul som ger transportören rätt att lossa godset i annan hamn än som avtalats. Normalt finns även ishinderklausuler och s.k. scope of voyageklausuler inryckta i transportavtalet. Syftet med de förra är att ge transportören en möjlighet att agera, ifall isläggning skulle förhindra fartygets möjlighet att nå lastnings- eller lossningshamn eller lämna lastnings- eller lossningshamn. Scope of voyage-klausuler har ofta varit tämligen vidlyftiga och avser att ge transportören en möjlighet att själv välja den ekonomiskt fördelaktigaste resrutten m.m. Sådana scope of voyage-klausuler kan beroende på situationen anses ogiltiga enligt deviationsreglerna.

Syftet med en *omlastningsklausul* kan vara att ge redaren en bättre möjlighet att effektivt utnyttja sitt tonnage. En sådan klausul brukar frita transportören från ansvar för godset efter omlastningen till ett annat fartyg, och detta kan medföra, att en omlastning inte anses som kontraktsstridig, utan transportören anses ha gjort vad som ankommer på honom, då godset omlastats. SjöL 13:35 1 st. bygger på principen, att den som åtar sig ansvaret för hela transportsträckan också är ansvarig som huvudtransportör gentemot transportkunden. Han blir således inte genom att transporten helt eller delvis utförs av en undertransportör fri från de tvingande rättsliga konsekvenserna av sitt åtagande. Om det däremot är avtalat, att befordringen helt eller till viss del skall utföras av annan än den avtalade transportören, får denne förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas medan godset är i den andres vård (SjöL 13:35 3 st.).

Eftersom redaren har en skyldighet att ta tillvara lastägarnas intressen kan det emellertid också under vissa omständigheter anses åligga redaren att företa omlastning. Motsvarande omlastningsproblem kan uppkomma vid luft- och landtransporter.

Påföljden för skador på gods vid otillåten transportomläggning är, att transportören inte längre kan åberopa några av de eljest tillämpliga befrielsegrunderna eller begränsningarna utan i stället svarar strikt, såvida han inte kan visa, att skadan skulle ha inträffat även om någon transportomläggning aldrig ägt rum. I nordisk rätt brukar man hänföra denna rättsliga företeelse under principen *casus mixtus cum culpa* (jfr särskilt rättsfallet NJA 1957 s. 337).

6.8 Ansvarsperioden

Man kan urskilja olika perioder under vilka transportören är ansvarig för godset. En utgångspunkt är den period under vilken han eller hans » eget » folk har godset direkt omhänder. Denna princip har traditionellt tillämpats inom sjörätten, där » tackle-to-tackle »-principen varit huvudregel. Principen innebär, att sjö-

transportören är ansvarig under den period då godset befinner sig ombord på fartyget, dvs. från det ögonblick då godset krokas på kranen för att lastas till dess att det krokas av från kranen i samband med lossningen. Denna princip kan också jämföras med ansvarets övergång från säljare till köpare vid det traditionella FOB- resp. CIF-köpet. Efter hand kom emellertid principen att utsträckas till en början framför allt i samband med lossningen, då den tilläggsprincipen efter hand utvecklades i rättspraxis, att godset inte fick lossas på ett sådant sätt, att ändamålet med transporten skulle gå förlorat. Successivt har det också blivit allt vanligare att transportören påtagit sig ett ansvar från godsets emottagande till dess utlämnande.

Huvudregeln för transportörens ansvar i tiden är numera, att vårdansvaret börjar vid godsets *omhändertagande på avsändningsorten för transport* och varar till *utlämnandet på mottagningsorten* efter fullgjord transport.

Att generellt fastställa det konkreta innehållet i vad som innefattas i omhändertagande resp. utlämnande låter sig inte göras utan vidare. Denna bestämning måste ske med hänsynstagande till de faktiska åtgärderna i terminalen m.m. En utgångspunkt är dock att godset tagits omhand, när transportdokument utfärdats som utvisar t.ex. »received for shipment».

Som redan nämnts betyder inte utlämnandet på bestämmelseorten, att mottagaren effektivt måste ha övertagit besittningen till godset. Det räcker att transportören vidtagit samtliga åtgärder, som från hans sida är nödvändiga för att mottagaren verkligen skall få godset omhand. Godset får inte lämnas vind för våg utan måste bringas i en viss minsta trygghet, vilket kan innebära att transportören har möjligheter att bringa ansvarsperioden till ett slut genom att upplägga godset till förvaring hos någon tredje man och därigenom bli befriad från sitt transportöransvar. Transportören kan även ha rätt att själv ta hand om godset i egenskap av depositarie och därmed avsluta sitt ansvar i egenskap av transportör.

Även ansvarsperioden har emellertid fått varierande utformning inom transporträtten.

Tidigare gällde, som nämnts, att det tvingande ansvaret för sjötransportören fick avtalsvis begränsas till tiden från lastning till lossning (tackle-to-tackle), dock att han fortfarande hade skyldighet att i lastmottagarens frånvaro tillse, att godset i samband med lossningen inte uppställdes på sådant sätt att det skadades. Frågan om lossningstidpunkten har flera gånger varit föremål för svenska domstolars bedömning, se *Selma Thordén* NJA 1951 s. 130 och *Bali* NJA 1956 s. 274, jfr *La Plata* NJA 1952 s. 12. I lastmottagarens frånvaro är redaren skyldig tillse att godset åtminstone vid själva lossningen inte anbringas på sådant sätt att det skadas; redarens ansvar omfattar då även en sådan åtgärd som att gods i anslutning till landandet i och för underlättandet av fortsatt lossning förflyttas ett stycke från kranen och där uppläggs på ett försvarligt sätt, vanligen i stuvar. Tillämpningen av denna regel – som således omfattar blott ett fåtal ilandrisker – förutsätter, att redaren kan utöva viss kontroll över lossningen. Så snart godset däremot tas om hand av en organisation, som från kontrollsynpunkt intar en självständig ställning i förhållande till både redare och lastägare, upphör redarens ansvar redan när godset (efter lossningen) blir omhändertaget av nämnda organisation (oavsett om denna organisation bär något ansvar eller inte).

Medan denna princip fortfarande gäller i internationell Haagregelstrafik gäller nu enligt SjöL 13:24, att »transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen».

Järnvägstransportavtalets karaktär har medfört, att ansvarets början i princip anknytits till stämplingen av fraktsedeln eller någon motsvarande påteckning på fraktsedeln, varigenom godset erkänns vara mottaget till befordran. När det gäller landsvägs- och järnvägstransporter belyses frågeställningen i ND 1992 s. 2 (TR) och ND 1991 s. 51 (Sthlm TR).

Lufträtten utgår från huvudregeln, men därutöver används flygfältsgränsen som ett kompletterande rekvisit. Flygtransportören ansvarar för godset hela den tid, då godset befinner sig i hans vård på flygplats, ombord på luftfartyg, eller vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig. Om befordran skall utföras accessoriskt till flygtransport, till lands eller sjöss, faller alltså

denna transport utanför det tvingande regelsystemet. Det ankommer dock på flygtransportören att visa, att skadan inte uppkommit under hans vårdtid. I sina godsbefordringsvillkor brukar flygbolaget utsträcka transportöransvaret till att omfatta även s.k. pick-up and delivery service.

6.9 *Undantag från ansvar – särskilt sjörätten*

Genomgående gäller som nämnts, att transportören bär presumptionsansvar eller strikt ansvar för skada på eller förlust av godset resp. dröjsmål beträffande godset. Går man tillbaka till den gamla Haaglagen gällde denna huvudregel även där, men regeln hade kompletterats med undantag av force majeure-typ, exempelvis »act of God», osedvanligt hårt väder eller omständigheter som berodde på avlastaren eller liknande, exempelvis godsets inneboende beskaffenhet, bristfällig förpackning osv., med andra ord sådana undantag som egentligen skulle ha gällt även enligt huvudregeln om presumptionsansvar.¹³

Därutöver fanns i Haaglagen två speciella undantag, som var säregna för den sjörättsliga miljön, nämligen s.k. »nautiskt fel» resp. »brand».¹⁴ Dessa undantag var viktiga beståndsdelar i den s.k. Haagregelkompromissen och har vållat omfattande diskussioner i samband med Hamburgreglernas tillkomst. Nautiskt fel går ut på att transportören inte är ansvarig för skada som beror på vårdslöshet, ifall denna har att göra med handhavande av fartyget, t.ex. felnavigering och grundstötning. Likaså är transportören inte ansvarig vid skada på grund av brand med mindre branden orsakats av »redaren» personligen. Kompromissundantagen hade sin grund i den förlust av eller på fartyget som transportören gjorde i en sådan situation. Undantagen innebär, att transportö-

13. Se framför allt *Braekhus*, The Hague Rules catalogue. I Six lectures on the Hague Rules, Sjörettsföreningens i Göteborg skriftserie nr 31 (1966).

14. *Grönfors*, Kommentaren s. 159 f.

ren inte är ansvarig trots vårdslöshet, något som på många håll principiellt ansetts mindre lämpligt. Undantaget för »nautiskt fel» har också vållat problem när det gäller avgränsningen mellan handhavande av fartyget respektive handhavande av lasten. Undantaget kvarstår dock i SjöL 13:26.

De problem som uppkommer i detta sammanhang beror, som nämnts, bl.a. på svårigheten att avgränsa »nautiskt fel», dvs. det nautiska handhavandet av fartyget, från »kommersiellt fel», dvs. annat handhavande. Vidare måste en avgränsning göras mellan det nautiska handhavandet och skyldigheten att göra fartyget »sjövärdigt» (se SjöL 13:2, 3 st.). Avgörande för frågan om nautiskt fel föreligger är om den felaktiga åtgärden företagits i syfte att tjäna fartygets eller lastens intressen. Redaren har ansetts fri från ansvar för exempelvis fel som orsakat sammanstötning eller grundstötning och dylikt men inte för försummelse att kyla last, täcka lastrum med hänsyn till last och liknande. I sammanhanget kan några exempel nämnas som belyser avgränsningsproblemen.

Albania NJA 1941 s. 600. En besättningsman hade, när han skulle fylla på pannvatten, satt ned vattenslangens munstycke i mynningen på pejlroret till ett av lastrummen i stället för till vattentanken med resultat att han pumpat vatten på lasten. Besättningsmannens åtgärd ansågs utgöra ett handhavande av fartyget, varför rederiet frikändes från ansvar.

Malevik NJA 1961 s. 738. Ventilerna till rännstenarna i lastrummet hade, efter tömning av rännstensvatten till skydd för lasten, inte tillslutits. Vatten hade därför trängt in i lastrummet och skadat lasten. HD:s majoritet uttalade bl.a.: »Ventilerna måste anses utgöra en anordning till fördel för såväl lasten som fartyget. Det förra intresset tillgodoses genom att ventilernas öppnande möjliggör eller underlättar avledande från lastrummet av vatten, som uppsamlas i de där befintliga rännstenarna. Tillslutandet av ventilerna tjänar åter i första hand fartygets intresse, enär en uraktlåtenhet att stänga ventilerna kan äventyra den säkerhet för fartyget som åsyftas med det vattentäta skottet. Medelbart kommer visserligen denna säkerhet även lasten tillgodo.

I förevarande fall, då skadan enligt vad i målet är ostridigt närmast orsakats av att ventilerna ej vederbörligen tillslutits, bör avgörande betydelse tillmätas den funktion ventilerna på anmärkta sätt fylla med hänsyn till fartygets säkerhet. Den förelupna försummelsen är följaktligen att hänföra till fel vid handhavandet av fartyget. För skada på last som uppstår till följd av sådant fel är bortfraktaren icke ansvarig.»

På motsvarande sätt måste en avgränsning kunna göras mellan vad som är att hänföra till nautiskt fel och vad som är bristande sjövärdighet. Denna avgränsning belyses i det kända *Pagensand-fallet* NJA 1956 s. 150.

Fartyget låg i hamn för intagande av papperslast. Vid utförandet av vissa arbeten ombord slog fartygets andre maskinist loss locket till ett av fartygets pejlrör, vilket fastnat, men försummade att åter sätta på locket ordentligt. Under fartygets resa på Östersjön strömmade vatten in genom det öppna pejlröret och skadade lasten. Felet upptäcktes först samma dag fartyget sökte nödhamn. Fråga uppkom, huruvida skadan på lasten föranletts av ursprunglig sjövärdighet eller nautiskt fel.

Fartyget var försett med tre pejlrör för undersökning av vattennivån i rännstenarna, nämligen ett i fartygets mittlinje omedelbart för om det akter ut belägna maskinrummet och två ca 8 m för om maskinrumsskottet i närheten av vardera fartygssidan. Rören slutade så gott som jäms med däckets och täcktes av skruvlock. Vid full last spolade sjön lätt över däckets och möjliggjorde användning av pejlrören. HD anförde bl.a.:

»Försummelsen i avseende på pejlrörets tillslutning har orsakat ett fel, som inneburit ursprunglig sjövärdighet för Pagensand, såframt det ej varit sannolikt att felet skulle bli avhjälpt, innan fara för skada inträdde. Då de i målet förebragta förhållandena, som HovR funnit, berättiga till slutsatsen att regelbunden pejling genom pejlrör icke förekom å Pagensand, kan avhjälpan av felet före faras inträdande icke anses hava varit sannolikt. Enär skadan å papperslasten således föranletts av ursprunglig sjövärdighet samt (rederiet) icke styrkt, att tillbörlig omsorg använts med anseende å Pagensands sjövärdighet vid resans anträdande . . . »

När det gäller andra transportmedel finns inte dessa båda specialundantag utan här gäller, som nämnts, att järnvägsrätten utgår från ett strikt ansvar med undantag för force majeure-omständigheter, lufträtten från att flygtransportören bär ett presumtionsansvar eller oftast ett strikt ansvar och landsvägstransportörens ansvar genomgående i många rättsordningar kommit att ses som ett strikt ansvar med undantag för force majeure.

I Hamburgreglerna har däremot undantaget för nautiskt fel försvunnit och undantaget för brand inskränkts.

I samband med det nu pågående konventionsarbetet är denna fråga föremål för ny diskussion, men den lösning som finns i Hamburgreglerna synes ligga nära till hands.

6.10 *Successiva transporter*

Transporter av styckegods genomförs numera i allt större utsträckning genom samverkan mellan olika transportörer, som utför omedelbart på varandra följande deltransporter av godset. Härvid kan antingen samma transportmedel (*genomgångstransport*) användas eller transportmedel av olika slag (*kombinerade transporter*).¹⁵

Problemen vid de successiva transporterna är att lösa vem av transportörerna som är ansvarig gentemot transportkunden, och enligt vilka regler han skall vara ersättningsskyldig. Skall den som avtalat om transporten (den *kontraherande* transportören) bli ansvarig även för en skada som inträffat på ett transportavsnitt, där han inte utfört transporten; skall den, som utfört transporten (den *verkställande* transportören) bli ansvarig för ev. skada; eller skall den kontraherande och den verkställande vara solidariskt ansvariga i en sådan skadesituation? Problemet kan lösas på olika sätt.

Genomgångstransporter regleras i land- och lufträtten med standardiserade lösningar. Vid järnvägstransporter har lastägaren

15. Se framför allt *Grönfors*, Successiva transporter passim.

alltid avsändarjärnvägen som gäldenär, oavsett var skadan eller dröjsmålet inträffade, och varje efterföljande järnväg inträder genom övertagande av godset. Den slutliga skadan skall bäras av den järnväg, där skadan på godset inträffade. CMR har i detta hänseende efterliknat järnvägsreglerna.

Lufträttens regler är inte fullt så förmånliga för transportkunden, eftersom varje transportör ansvarar blott för den del av befordringen, som ankommer på honom. Men därutöver kan avsändaren vända sig mot den förste transportören och mottagaren mot den siste, oavsett om godsskadan inträffade medan godset varit i annan transportörs vård.

Sjölagsrevisionen har härvid inneburit en förändring i sjörättten. SjöL 13:35 och 13:36 stadgar:

»Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.»

»Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning. Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.»

Om det är avtalat eller förutsatt, att transporten helt eller delvis skall utföras av annan än den avtalande transportören, får denne förbehålla sig ansvarsfrihet för skada som orsakas medan godset är i den andres vård. Dock kvarstår den avtalande transportörens skyldighet att välja en lämplig utförande transportör och även att tillvarata lastägarrens intressen så långt som möjligt. Den avtalande transportören framstår i dessa situationer som en traditio-

nell speditör, när det gäller de transportsträckor där han inte själv utför transporten.

Ett äldre rättsfall från den tid då tidigare lagstiftning gällde belyser hithörande fråga, NJA 1952 s. 12, det s.k. *La Plata*-fallet.

Gränsdragningen mellan speditör och transportör belyses i ND 1983 s. 52 (Gbg TR).

Här ansågs en speditör ha åtagit sig transporten av en hel trailer från en terminal i Göteborg till Cuba-terminalen i Amsterdam. Transportlöftet är enligt svensk rätt avgörande för att speditören skall klassificeras som transportör med ett för sådan gällande ansvar. På samma sätt har gränsen också dragits i de nordiska speditörsvillkoren. Men domstolen tillägger: »Enligt artiklarna 1 och 2 i CMR-konventionen, som gäller som svensk lag och är tvingande rätt, faller ett sådant avtal om godsbefordran under konventionen». Därför gällde, menade domstolen, CMR-konventionen oavsett bestämmelsen i speditörsvillkoren.

Genom containeriseringen har de kombinerade transporterna fått sin verkliga betydelse. Integreringen av olika transportmedel har satt nya marknader i förbindelse med varandra och nedbringat transporttiderna. Svårigheterna ökar här genom att ansvarsreglerna skiftar mellan olika transportmedel. Om en transportör i förhållande till kunden kontraherar om hela den kombinerade transporten och tar ansvar för densamma såsom transportör, efter vilka ansvarsregler skall han då svara för de främmande transportavsnitten? Vad skall gälla, om man inte kan visa var under transporten skadan uppkommit? Vad skall gälla om skada uppkommit under omlastning, under terminalperioder eller vid upplagring mellan två transportavsnitt? Frågan har också belysts i det mycket diskuterade norska højesterettsavgörandet ND 1995 s. 28 (Nordlandssaken).

I praktiken begagnas redan flera standarddokument, som avtalsvis genomför endera lösningen. På så sätt har branschen utan lagstiftning lyckats nå fungerande lösningar.

Efter långvarigt förberedelsearbete antogs en konvention om multimodala transporter, Genève-konventionen 1980. Enligt

konventionen benämns den som påtar sig ansvaret för hela den kombinerade transporten »multimodal transport operator» och bär ett »uniformt» presumtionsansvar för hela transporten om det inte kan visas på vilken transportsträcka en viss skada inträffade. Denna konvention kommer med all sannolikhet aldrig att träda i kraft.

Ett konventionsförslag, vars framtid också är oviss, är 1989 års konvention om »The liability of operators of transport terminals in international trade», utarbetat av Unidroit.

Av stor praktisk betydelse är FIATA B/L »issued subject to UNCTAD/ICC rules for Multimodal Transport Documents (ICC No 481)», CMI Uniform Rules for Sea Waybills resp. CMI Rules for Electronic Bills of lading.

Ett fall kan belysa utvecklingen, när det gäller kombinerade eller multimodala transporter, varvid en svensk skiljedom är illustrativ, nämligen ND 1987 s. 56:

Här var det fråga om transport av gods från Gävle till Teheran, närmare bestämt frågan om vem som hade skyldighet att ombesörja förtullning av gods efter dess ankomst till iransk lossningshamn för vidare befordran »by truck to Teheran». Konossementet var påstämplat: »Customs clearance to be performed by consignee at Iranian point of entry. All local charges, taxes and D/O fees at point of entry at receiver's account.» I domen sägs bl.a. följande: »Den omständigheten att en transportör – – – åtagit sig en hel transport, innefattande förflyttning medelst olika transportmedel, behöver inte innebära att parterna skulle vara betagna möjligheter att komma överens om att annan än transportören skulle ansvara för vissa moment i fortskaffningskedjan, vilka moment inte utgör del av själva transporten.» Här ansågs parterna ha kommit överens om att mottagaren av godset i Iran skulle ombesörja förtullningen. Transportkundens krav mot transportören för ersättning för kostnader till följd av att godset efter framkomsten till Iran blivit liggande oförtullat under lång tid lämnades därför utan bifall.

I rättsfallet ND 1988 s. 35 (Svea HovR) exemplifieras hur komplicerade fakta kan vara vid en multimodal transport och hur svårt det kan vara att bedöma bevisningen. Därutöver visar avgörandet hur verksamt uppgiftsansvaret enligt konossementet är för att transport-

kunden skall få ersättning. Transportören kan göras ansvarig för gods som faktiskt aldrig tagits ombord eller som skadats innan det tagits ombord, därför att saken behandlas som om skadan hade skett under transportörens ansvarsperiod.

I ett danskt fall har en ansvarsbegränsningsklausul vid kombinerad transport bedömts, ND 1982 s. 63 (DHR).

Här hade transportören, det svenska Broströmsrederiet, utställt sin Combined Bill of Lading, som upptar Combiconbills villkor, för en transport av tre elektriska generatorer från Göteborg till Jeddah och vidare transport till inlandet. Under denna sista del av transporten skadades generatorerna. Den i transportdokumentet angivna ansvarsbegränsningen var klart utformad, och transportkunden hade därför inte haft fog för att anta, att begränsningsregeln skulle beröra enbart sjödelen av transporten. Om transportkunden hade önskat ett vidare gående ansvar för landdelen av transporten borde han ha vidtagit åtgärder för att få en sådan bestämmelse upptagen i konossementet. En domare hade, liksom SøHa, motsatt uppfattning. Det verkliga skälet här till var sannolikt att konossementet upptog Haagreglernas numera låga ansvarssummor, inte såsom Combiconbill Haag-Visbyreglernas.

Det nu pågående konventionsarbetet innehåller förslag till lösningar, som är tämligen likartade de som ovan diskuterats.

6.11 *Ersättningsbegränsning*

6.11.1 Allmänt

Det är i formulärrätten – och för övrigt även när det gäller individuella avtal – ingalunda ovanligt att det ersättningsansvar som kan utkrävas vid kontraktsbrott är summamässigt begränsat på ett eller annat sätt genom en vites- eller annan ersättningsklausul.

Transporträtten präglas också av att den ersättning som skall betalas till den skadelidande är begränsad till ett belopp per kolli eller per kilo av godsets vikt.

Vid transporter är sålunda ansvarsbegränsning genomgående lagfäst, om än på något varierande sätt i de olika konventionerna och lagstiftningarna. Sådan ansvarsbegränsning har medfört åtskilliga avgränsningsproblem och en ymnig rättspraxis har efter hand utbildats, när det gäller innebörden i begränsningen och hur långt den sträcker sig.

Problemen är huvudsakligen av två slag, nämligen dels hur begränsningsenheten skall bestämmas, dels hur begränsningsbeloppets värde i förhållandet mellan olika länder skall kunna upprätthållas. Lösningarna varierar mellan de olika konventionerna.

Man kan naturligtvis fråga sig varför just transportbranschen utmärks av denna typ av ansvarsbegränsningsregler. De har, som nämnts, sin grund i sjörätten, där de utvecklades som en gång rationell kompromiss mellan lastägarrens och transportörens intressen, baserad på att båda parter hade möjlighet att försäkra sig.

I en önskan att göra beloppen så värdebeständiga som möjligt i ett internationellt perspektiv, anger konventionerna de bestämda beloppen i guld, ibland i s.k. *poincaréfrancs*, ibland i *germinalfrancs*. I allt större utsträckning synes man i sådana sammanhang vara benägen att övergå till att använda SDR (*Special drawing rights*) som likare, så exempelvis i Hamburgreglerna.

Den oftast förekommande begränsningsenheten är kilogram; transportörens ansvar är alltså begränsat till en viss summa per kilo av godsets vikt.

6.11.2 Sjötransporter

Haagreglerna innehåller i art. 3 sin välkända kollibegränsning.¹⁶ Denna går ut på att sjötransportörens ansvar är begränsat till USD 500 per kolli eller annan enhet av godset. Vid tiden för sjölagsändringen 1936, då Haaglagen infogades i sjölagen, översattes detta belopp till 1 800 kronor. När det gäller bestämmandet av kolli eller annan enhet, så har detta i många fall varit tämligen enkelt: en låda, en tunna, en säck anses vara ett kolli. Man går

16. Se *Selvig*, Unit limitation of carrier's liability. I Afs Bd 5.

härvid på det yttre för att bestämma kollit. För gods i »lös vikt» (bulkvaror) måste alternativet »annan enhet» tillgripas och härmed har då ansetts antingen skeppningsenhet eller fraktenhet. Den senare innebär att »enheten» anses vara den enhet på vilken frakten är beräknad, t.ex. kilo, ton etc., medan den förra medför, att man på någon annan grund försöker fastställa »enheten». En oemballerad bil kan t.ex. anses vara en »enhet».

Rättspraxis i olika länder kom att utvecklas i något olika riktningar, något som kom att bidra till en minskad enhetlighet i bedömningen. Skulle t.ex. ett lokomotiv anses vara en enhet, eller en stor tank innehållande flera hektoliter vin, varvid i så fall ansvarsbegränsningen skulle anses vara USD 500 för lokomotivet eller för tanken med vin? Vidare kom utvecklingen mot containertrafik att bidra till problemen vid tillämpningen av begränsningsregeln. Skulle en container eller en trailer anses vara ett kolli eller skulle begränsningen basera sig på godset i containern.

Genom Haag-Visbyreglerna infördes en ny schablonregel i det att en kilobegränsning infördes. I SjöL 13:30 är i anslutning härtill ansvarsbeloppet begränsat till 667 SDR för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR per kilo av godsets vikt. Om en lastpall eller en container packats och avlämnas obruten till transportören för transport är den att anse som enhet, men om godset avlämnats för sammanförande i en container följer begränsningen beskrivningen i transportdokumentet. Hamburgreglerna bygger vidare på Haag-Visbyreglerna men begränsningsbeloppen har justerats uppåt.

6.11.3 Flygtransporter, järnvägstransporter, biltransporter och spedition

Enligt LFL 9:22 gäller, att »Om bara en del av godset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda kollin när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas», medan vid järnvägs- och biltransporter, liksom enligt sjörättsregeln, ansvaret beräknas per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Begränsningssummorna per enhet är satta till *olika belopp för olika transportmedel*. Lagstiftningen för luft- och landtransporter har genomgående högre begränsningsbelopp än sjölagen, vilket till stor del torde hänga samman med varierande värde på de olika godsslag som fraktas med olika transportmedel.

Medan sjötransporter i första hand avser befordran av gods är flygverksamhet i första hand inriktad på passagerartransport, vilket också haft en viss betydelse för reglernas utformning. Dock förekommer en hel del flygtransporter av högvärdigt gods av typ värdefulla elektroniska resp. verkstadsprodukter, gods av lätt förstörbart slag av typ blommor och färsk frukt, och gods som måste transporteras snabbt över långa sträckor, exempelvis reparationsdelar till ett fartyg. Transporter av detta slag är normalt mindre priskänsliga och transportören kan därför också bära högre ansvarsbelopp. Liksom när det gäller sjötransporter styrs de nationella ansvarsreglerna av internationella konventioner, där reglerna om ansvarsbestämning respektive ansvarsbegränsning spelar stor roll. För landsvägs- och järnvägstransporter har av andra skäl begränsningen bestämts till högre belopp.

För järnvägstransporter är begränsningsbeloppet 150 kronor per kilo av förlusten i bruttovikt och VTL har för biltransporterat gods likaså bestämt begränsningsbeloppet till 150 kronor per kilo av förlusten i bruttovikt, medan för flygtransporterat gods ansvarsbeloppet bestämts till 17 SDR av godsets (sändningens) vikt.

Genom att NSAB 2000 både reglerar speditörens funktion av transportör och hans mera traditionella funktioner är begränsningsreglerna ganska komplicerade. Vad gäller speditörens transportöransvar är detta vid sakskada begränsat till 8,33 SDR per kilo av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats och vid dröjsmål till vederlagets belopp. Dessa bestämmelser kan möjligen komma i konflikt med viss tvingande transporträttslig lagstiftning. Ansvaret vid transportförmedling m.m. föreligger, då speditören »icke iakttagit tillbörlig omsorg vid uppdraget», men ansvaret är här begränsat till 8,3 SDR per kilo vid sakskada och

till vederlagets belopp vid dröjsmål. För saksador finns vidare ett absolut maximum av 50 000 SDR per uppdrag.

6.12 *Frakten*

Det vederlag som utgår i samband med transport kallas frakt. Frakt betalas normalt per viktenhet (ofta ton) eller per annan enhet eller på s.k. *lump sum*-basis (dvs. ett överenskommet totalbelopp för hela lasten). Frakt skall ibland betalas på »intaken quantity», på »bill of lading quality» resp. på »outturned quantity».

Olika frågor kan uppkomma i samband med frakten och dess erläggande, frågor som inte alltid täcks av särregler i den transporträttsliga lagstiftningen. I sådana fall får man, förutom eventuella avtalsklausuler och sedvänja, falla tillbaka på allmänna civilrättsliga regler rörande vederlaget. I NJA 1988 s. 680 belyses lastmottagarens skyldighet att betala frakt enligt allmänna transporträttsliga principer.

Frakten anses, om inget annat bestämts, vara intjänad och förfallen till betalning först sedan transport prestationen fullgjorts. Dock är enligt SjöL 13:10 utgångspunkten vid styckegodstransporter, att frakten skall erläggas i förskott – dvs. när godset tas emot. Däremot gäller vid resebefraktning fortfarande huvudregeln, att frakten skall betalas då prestationen fullgjorts. I praktiken förekommer mycket ofta särskilda fraktklausuler med skiftande utformning. Tämligen vanlig är den klausul som innebär »definitivt fraktförskott» (»freight earned and prepaid ship and/or goods lost or not lost»).

I avsaknad av en sådan klausul skall frakt inte betalas för gods som inte är i behåll efter resans slut, såvida godset inte gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller annat vållande å avlastarens sida, eller också av redaren sålts för lastägarens räkning. Om frakt inte skall betalas men erlagts i förskott, skall förskottet återbäras om det inte är fråga om definitivt förskott.

I första hand är det den som avtalat med transportören om transporten som har skyldighet att betala frakten, dvs. avsändaren resp. befraktaren. Redaren är emellertid inte skyldig att lämna ut godset till mottagaren innan denne betalat såväl frakt som övriga fordringar som redaren har enligt konossementet, t.ex. »unpaid demurrage» (13:19). Om mottagaren inte betalar, har redaren rätt att låta lossa godset och lägga upp det under säker vård för lastmottagarens räkning. Han är sedan berättigad att av godset sälja så mycket, att hans fordringar täcks. Om godsets värde inte räcker är befraktaren ansvarig för bristen. SjöL 13:23 föreskriver numera: »Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalat, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.» I certepartipraxis förekommer emellertid fortfarande s.k. *cesser*-klausuler, som kan ha varierande utformning men som ofta syftar till att befria befraktaren från ansvar för frakt, demurrage och andra kostnader när fartyget lämnat lastningshamnen.

Enligt SjöL 14:21 skall s.k. *avståndsfrakt* utgå, även om bara en del av resan utförts. Detta innebär, att om godset skulle lossas på en annan plats än den avtalade, så skall rederiet erhålla en proportionell del av frakten (motsvarande den transportprestation som verkligen utförts). Avståndsfrakten är dock maximerad till godsets värde. Enligt allmänna transporträttsliga regler anses även utanför sjörätten avståndsfrakt under vissa förutsättningar kunna utgå. Institutet avståndsfrakt är okänt i exempelvis engelsk rätt, där transportören i stället inte är berättigad till frakt om inte godset kommer fram till lossningsplatsen, med mindre annat avtalats mellan parterna.

Om transportavtal träffats utan att frakten blivit bestämd, skall det på avsändningsplatsen sedvanliga priset erläggas. Detta är alltså motsvarande princip som gäller beträffande priset i köprätten. Samma regel kan antas gälla för andra delar av transporträtten, där det saknas särskild bestämmelse i ämnet.

För gods som lastas ombord utöver avtalad kvantitet skall tilläggsfrakt utgå, bestämd enligt samma grund. Om avtalet efter resans anträdande häves eller eljest upphör att gälla är redaren enligt SjöL 14:21 berättigad att utfå avståndsfrakt för gods som finns i behåll, förutsatt att det kommit närmare bestämmelseorten. Inskjutas bör, att vid tidsbefraktning tidsfrakt (hyra) enligt 14:70 skall utgå. Hyra skall, som redan nämnts, erläggas i förskott.

6.13 *Reklamation och preskription*

Transporträtten innehåller speciella reklamations- och preskriptionsbestämmelser.

Enligt SjöL 13:38 skall mottagaren lämna skriftlig underrättelse om skadan, när godset lossats och övergått i mottagarens vård. Kunde skadan eller bristen ej märkas vid mottagandet, skall reklamation göras inom tre dagar därefter. Försummad reklamation medför ej förlust av talan men har viss inverkan i bevishänsende. Även för övriga transportmedel medges endast korta reklamationsfrister, men här kan sanktionen vara förlust av talan. I ND 1998 s. 3 (Gbg TR) ansågs reklamation ha skett på rätt sätt i anslutning till en landsvägstransport.

Behovet av att snabbt reglera uppkomna skador kommer i transporträtten ytterligare till uttryck genom särskilt korta preskriptionsfrister.

I SjöL och JVL stadgas en ettårspreskription, vilken vad det gäller tvingande transportöransvar inte kan förkortas genom avtal.¹⁷ Likaså gäller enligt 41 § VTL en ettårig preskriptionsregel.¹⁸ Däremot är lufträtten här generösare mot trafikanterna genom att sätta gränsen vid två år.

Understrykas bör dock, att i andra relationer, t.ex. med avseende på fraktbetalning eller skada på transportmedlet till följd av

17. I NJA 1996 s. 483 ansågs ettårspreskriptionen gälla även uppgiftsansvaret.

18. *Schelin*, Lastskadekravet. En studie av reklamations- och preskriptionsreglerna i lagen om inrikes vägtransporter, Stockholm 2001 särskilt s. 17 f. och 32 ff.

hantering vid lastning och lossning, gäller andra generella eller i förekommande fall speciella reklamations- och preskriptionsregler.

Frågan om preskription av kontraherande transportörs skadeståndskrav mot den verkställande transportören enligt CMR-konventionen belyses i NJA 1996 s. 211.¹⁹

19. Se *Schelin* s. 44.

7. Annan riskfördelning

7.1 *Gemensamt haveri*

Riskfördelning kan ske på olika sätt. Mellan transportör och transportkund fördelas riskerna med avseende på det transporterade godset genom tvingande ansvarsregler och ansvarsbegränsning. Vidare kommer riskfördelningen till uttryck i sådana institut som gemensamt haveri respektive försäkring.

Institutet gemensamt haveri är av gammalt datum och helt särregget för sjörätten. Det gemensamma haveriet är uttryck för en intressegemenskap mellan redaren och lastägaren med sikte på transportens lyckliga fullgörande och går ut på en riskfördelning dem emellan. Den praktiskt viktigaste regleringen av gemensamt haveri återfinns i York-Antwerpenreglerna, senast reviderade på CMI:s (Comité maritime international) konferens i Sydney 1994. York-Antwerpenreglerna börjar med en inledande tolkningsregel och ett antal s.k. bokstavsregler, betecknade A–G, som innehåller definitioner och allmänna bestämmelser. Därefter följer ett antal nummerregler, I–XXII, som innehåller regler för särskilda fall av gemensamt haveri, grunder för beräkning av ersättningar och bidragsvärden m.m. Regel A definierar en gemensamt haveriakt sålunda: »En gemensamt haveriakt föreligger då – och endast då – en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning i syfte att bevara värden, som gemensamt är utsatta för fara på sjön, från sådan fara.» För att gemensamt haveri skall föreligga fordras alltså, att uppoffringen skall vara *extraordinär*, att den skall ha skett *avsiktligt* och att den

företagits i *gemensamt* syfte att rädda fartyg och last. Om t.ex. en del av lasten kastas överbord för att rädda ett grundstött fartyg och återstående last, skall värdet av den uppoffrade lasten fördelas på de räddade värdena. Ingen skall förlora eller vinna på att just hans egendom skadas eller uppoffras för gemensam räkning. Utredningen och fördelningen av gemensamt haveri verkställs genom officiell handling, kallad *dispasch*, som upprättas av en särskild domare, *dispaschör*.

7.2 *Försäkringar*

Den praktiskt viktigaste riskfördelningen mellan lastägare och transportör ligger i försäkringar och återförsäkringar. Härvid finns det åter anledning till att hålla Incoterms i minnet. Genom hänvisning till Incoterms fördelar säljare och köpare mellan sig risker och kostnader, varigenom skyldigheten att teckna och betala försäkring kan åvila endera av dem.

Man brukar skilja mellan sak-, ansvars- och intresseförsäkringar som alla i olika former står både varuägarna och transportörerna till buds.

Försäkringsavtalet regleras i försäkringsavtalslagen, vars 59–78 §§ särskilt rör sjö- och transportförsäkring.¹ Även här gäller att sjötransporten har hamnat i förgrunden. I Sverige saknas särskilda rättsliga regler om hur försäkringspolisen skall vara utformad eller hur försäkringsavtalet skall ingås. Vad gäller sjö- och transportförsäkring kompletteras lagen av Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan av år 1957, som är gemensamt utarbetad av de svenska sjöförsäkringsbolagen. Häri återfinns särskilt regler för beräkning av ersättning vid inträffad skada. Baserat på dessa regler har detaljerade försäkringsvillkor och klausuler utformats, varvid de viktigaste är Allmänna villkor, Transportförsäkring av varor från 1984 (AV 84). De svenska transportförsäkringsvillko-

1. Förslag till en ny försäkringsavtalslag återfinns i Ds 1993:39. Detta förslag förefaller f.n. genomgå nya ändringar, innan en prop. ev. kommer att kunna lämnas.

ren har dock i relativt hög grad anpassats till internationella förhållanden och AV 84 har utformats så, att de så långt möjligt skall överensstämma med de engelska Institute Cargo Clauses.

Redaren kan teckna *kaskoförsäkring* som avser själva fartyget och *P & I-försäkring* (Protection and Indemnity) som omfattar redarens ansvarighet exempelvis för skada på last, skada på person och oljeskador. P & I-försäkringen är utformad i anslutning till den lagstiftning som finns både när det gäller transportansvaret och ansvaret för oljeskador m.m. Avsikten är att redaren skall kunna vara säker på att han har ett världsvitt skydd för sitt ansvar under förutsättning att han betalt försäkringspremierna och följt villkoren. Utöver P & I-försäkringar kan redaren teckna olika intresseförsäkringar t.ex. avseende utebliven charterhyra, frakt m.m. i anledning av olyckshändelser.

Frånsett SJ som framstår som självförsäkrare brukar andra transportörer ha olika typer av försäkringar som lämnar försäkringstagaren ett motsvarande skydd som de inom sjöfarten använda.

I förhållandet mellan säljare och köpare kommer AV 84 huvudsakligen till användning vid köp inom Sverige, vid export till nordiska länder samt vid import till Sverige. Det är inte ovanligt att både säljare och köpare har särskilda försäkringsavtal med sina resp. försäkringsbolag.

En exportör eller importör kan i varje särskilt fall till försäkringsbolaget anmäla en transport till försäkring. Som regel upprättas emellertid ett löpande avtal med försäkringsgivaren kallat transportförsäkringskontrakt eller generalpolis. Enligt detta skall exportören respektive importören till försäkringsgivaren rapportera alla sändningar som transporteras under hans risk. I gengäld förbinder sig försäkringsgivaren att hålla alla sådana sändningar försäkrade automatiskt med rätt för den försäkrade att i efterhand anmäla sändningar.

Försäkring kan tecknas för olika faror enligt olika villkor: mot totalförlust, mot kollisionsansvar, mot gemensamt haveri, mot strandningsfall, mot sjöfara, mot hamnrisk, men det kan också vara frågan om en försäkring som täcker »all risks».

Rapportering av risker under transportförsäkringskontrakt sker på särskilda listor, i vilka anges transportens värde, fartygets namn, destination m.m. Försäkringsgivaren premiesätter transporterna och fakturerar premierna exempelvis en gång i månaden. I många fall kan rapporteringsförfarandet anpassas till försäkringstagarens egna rutiner på så sätt, att man utnyttjar datarutiner eller att försäkringsgivaren helt enkelt erhåller kopior av exportörens fakturor.

Sammantaget kan konstateras att riskfördelningen därför förekommer på olika nivåer: mellan säljare och köpare enligt köpeavtalet, mellan transportör och transportkund enligt transportavtalet och mellan försäkringsgivare och försäkringstagare under försäkringsavtalet. Vid transportskada vänder sig vanligen lastägaren till sitt försäkringsbolag för att få ersättning, varefter försäkringsbolaget »regressar» mot transportören eller dennes försäkringsgivare.

8. Passagerarbefordran och resande

8.1 *Allmänt*

Även om denna bok i första hand fokuserar på de rättsregler som rör godsbefordran och transporträttens relation till köpeavtalet m.m., kan det finnas skäl att något erinra om de rättsregler som är förknippade med personbefordran. Dels har resande och persontransport stor ekonomisk betydelse, dels har rättsreglerna för gods- och personbefordran delvis liknande bakgrund och dels kan gränsdragningsproblem uppkomma mellan vad som är att hänföra till gods respektive resgods.

Vissa reflektioner kan göras när det gäller de rättsliga ramarna kring passagerartransporter. Det finns en del likheter men åtskilligt fler olikheter mellan personbefordran och godsbefordran, både strukturellt och kommersiellt. Regelsystemet för personbefordran har till en del färgats av godstransportreglerna.

Flygtransporterna är med all säkerhet de vanligaste i internationell personbefordran (reguljärflyg och charter). På det nationella planet är personbiltransporter de i särklass mest utbredda. De tidigare oceangående passagerarfartygen är numera ovanliga, och i stället dominerar nu kryssnings- och färjetrafiken sjötransporterna av passagerare, dvs. transportmomentet har i många fall nedtonats. Internationell personbefordran med buss och tåg förekommer men kanske mest för turister. Paketresor är vanliga för turister, resebyråernas roll har ändrats, och researrangörerna har fått en roll som påminner om

den moderna speditörens. Resandet och personbefordran är en av de viktigaste »leisure»- industrierna.

En viktig omständighet är alltså att ökningen av persontransporter till stor del sammanhänger med växande fritid och större privatesurser för fritid. Bakom persontransporterna finns förvisso starka kommersiella intressen, men avnämarna är ofta konsumenter. Här kommer alltså särskilda konsumenträttsliga skyddssynpunkter in i bilden.

Även när det gäller personbefordran finns en mängd internationella konventioner.¹ Vid flygtransporter är de aktuella konventionerna:

Warszawakonventionen 1929, Haag-protokollet 1955, Guadalajarakonventionen 1961, Guatemala-protokollet 1971 samt Montreal-protokollen 1975. Observeras bör att dessa konventioner gäller både person- och godsbefordran.

För sjötransporternas del finns Brysselkonventionen 1961 avseende passagerarbefordran och Brysselkonventionen 1967 rörande resgodsbefordran. Efter internationella förhandlingar tillkom 1974 den s.k. Aténkonventionen. De nordiska länderna har inte ratificerat konventionen, men lagstiftning har införts, som i stora delar bygger på Aténkonventionens regler, dock med undantag framför allt av begränsningsbeloppen som ansågs för låga.

Vad gäller landtransporter finns, som nämnts ovan, CIV, appendix A till COTIF 1980, Internationellt fördrag angående befordran å järnväg av resande och resgod samt CVR, omnibuskonventionen vilken senare ännu ej vunnit anslutning.

Vidare kan i detta sammanhang erinras om att även andra närliggande områden reglerats i konventionsform som CCV 1970, Internationell konvention rörande reskontrakt samt Europarådets konvention 1962 om hotellägares ansvar för hotellgäster.

Konsumentperspektivet kan ytterligare understrykas genom en hänvisning till Konsumentförsäkringslagen (1980:38) som bl.a.

1. Passagerarbefordran har i nordisk rätt behandlats av framför allt *Sisula-Tulokas*, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, Vammala 1985 och *Beijer*, *Passagerarbefordringsrätt*, Stockholm 1995 (skrifter utg. Av Axel Ax:son Johnsons Institut för sjö- och transporträtt).

innefattar bestämmelser rörande reseförsäkring. De Allmänna resevillkor, som förhandlats mellan konsumentombudsmannen (KO) och branschföreträdare revideras kontinuerligt.

8.2 *Luftbefordran av passagerare*

Enligt LFL 9:17–9:18 är flygtransportören strikt ansvarig för skada på befordrad person eller resgods. Flygtransportören är ansvarig för personskada eller dödsfall som drabbat passagerare om den skadebringande händelsen inträffat ombord på planet eller under tiden fr.o.m. ombordstigningen t.o.m. avstigningen. Denna period anses omfatta tiden från det att passageraren går ut från terminalbyggnaden på väg till planet tills han passerat in i terminalbyggnaden på väg från planet efter flygresan. Om flygtransportören visar, att vårdslöshet hos den skadelidande passageraren medverkat till eller helt orsakat skadan kan transportörens ansvar jämkas. För personskada och dödsfall är flygtransportörens ansvar begränsat till 100 000 SDR per passagerare samt för dröjsmålsskador 4 150 SDR för varje passagerare. Nämnas kan också, att svenska flygbolag sedan den 1 juli 1985 tillämpar en ansvarsbegränsning om ca 835 000 kronor jämlikt Montreal-protokollet.

Transportörens ansvar är begränsat till 1 000 SDR per passagerare per kilo för resgods.

Guadalajarakonventionen syftar främst till vissa klarlägganden vid successiva transporter medan Guatemala-protokollet innebär strikt ansvar för flygtransportören såväl vad gäller personskada som resgodsskada. Undantag sker dock om det uteslutande är resenärens hälsotillstånd som orsakat skadan. Skulle skadan helt eller delvis bero på passagerarens egen vårdslöshet kan på motsvarande sätt skadeståndet jämkas.

8.3 *Landbefordran av passagerare*

JVL föreskriver i 2:1 ett i stort sett strikt ansvar för personskador, under det att den resande »uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon». Motsvarande gäller enligt 2:2 för handresgods i anslutning till skada enligt 2:1, i annat fall tillämpas ett vårdslöshetsansvar. För inskrivet resgods svarar järnvägen enligt 4:8 strikt frånsett vissa undantag. Enligt 2:4 skall ersättning bestämmas enligt 5:1 2 st. eller 6:1 3 st. skadeståndslagen vid personskada, och begränsas till halvt basbelopp för skadat bagage, jfr även 4:11 i JVL. För utländska resenärer finns alternativbestämmelser i 2:8. För dröjsmål beträffande inskrivet resgods utgår ersättning med 100 kronor för varje påbörjat dygns försening, dock maximalt 1 000 kronor.

8.4 *Sjöbefordran av passagerare*

Rörande passagerarbefordran till sjöss finns regler i kapitel 15 i SjöL.² Kapitlet sammanfaller med det tidigare sjätte kapitlet. Reglerna gäller endast persontransport som äger rum yrkesmässigt eller mot vederlag och enligt befordringsavtal. Dessa regler går i vissa avseenden längre än bestämmelserna i 1974 års konvention.

Transportörens ansvar omfattar personskador, resgodsskador och dröjsmålsskador. Pengar, värdepapper och dyrbarheter omfattas i regel ej av ansvaret, och jämkning av skadestånd kan ske på grund av passagerares medvållande.

Transportörens ansvar förutsätter att fel eller försummelse föreligger på hans sida. För resgods som transportören har i sin vård måste han exculpera sig. I fråga om personskada och skada på handresgods gäller omvänd bevisbörda endast om skadan står i samband med sjöolycka, explosion eller brand, medan i övrigt bevisbördan åvilar transportkunden. Ansvarsfrihet vid nautiskt fel tillåts ej vid befordran av passagerare och resgods.

2. Se exempelvis *Beijer*, Passagerarbefordringsrätt s. 7 ff. och *Grönfors*, Sjölagens regler om passagerarbefordran, Stockholm 1987.

Särskild beloppsmässig ansvarsbegränsning tillämpas enligt 192 § SjöL. Den nya lagen innehåller i 15:21 och 15:22 regler om den beloppsmässiga ansvarsbegränsningen. Här har beloppen bestämts till 175 000 SDR för varje passagerare vid personskada och 4 150 SDR vid dröjsmål. För handresgods är beloppet bestämt till 1 800 SDR, för annat resgods 2 700 SDR och för varje fordon 10 000 SDR. Från beloppen har transportören rätt att göra vissa avdrag som passagerarens självrisk.

8.5 *Researrangörer och resebyråer*

I samband med persontransporter spelar, förutom transportören, resebyrån och researrangören en framträdande roll. Konstruktionen av researrangörernas och resebyråernas engagemang kan variera.

Resebyrån intar en mellanmansrättslig ställning och sluter avtal mellan transportörer och researrangörer i förhållande till resenärer. Även researrangörer har ofta genom sina avtalsvillkor framhållit sig som förmedlare. I nuvarande Resevillkor framstår emellertid researrangören inte blott som förmedlare utan som självständig avtalspart även vad gäller utfästelserna om innehållet i och kvalitén på resan. Researrangören måste enligt särskild lag ställa bankgaranti eller annan säkerhet för fullgörandet av sina förbindelser.

Resebranschen har varit föremål för stort intresse från konsumentombudsmannens sida, och särskilda förhandlingsuppgörelser rörande olika avtalsbestämmelser, som tillämpas av researrangörerna, har inom ramen för avtalsvillkorslagen träffats mellan KO och branschorganisationen. Flera frågor har varit uppe till bedömning enligt marknadsföringslagen. Vidare har flera tvister mellan resenärer och researrangörer hänskjutits till Allmänna reklamationsnämndens bedömning. Utvecklingen ledde till lagen om paketresor (1992:1672), som bl.a. behandlar frågor om researrangörens informationsskyldighet, rätt att företa ändringar före respektive efter avresan m.m.

9. Litteratur

Nedan lämnas en allmän översikt över transporträttslig litteratur:

Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, och *Grönfors*, Allmän transporträtt, 5 uppl. 1977, vari även finns översikter över de centrala transporträttsliga källorna såväl vad gäller skandinavisk som utomskandinavisk rätt. Samme författare utgav 1984 Inledning till transporträtten som 1989 utkom i en 2 uppl.

Vid Nordisk Institutt for Sjørett i Oslo utges en skriftserie Marlus, som trätt i stället för den tidigare utgivna Arkiv for Sjørett. Här finns en betydande mängd sjörättslig doktrin. I Sjørättsforeningens i Göteborg skriftserie, som numera utges av Svenska Sjørättsforeningen, utkommer med viss oregelbundenhet studier inom transporträtten. I dessa skriftserier har genom åren utgivits många betydande arbeten av mindre eller större format, t.ex. *Selvig*, The freight risk, *Falkanger*, Om leie av skib, *Ramberg*, Cancellation of Contracts of affreightment, *Grönfors*, Tidsfaktorn vid transportavtal och Tolkning av fraktavtal. I Arkiv for Luftrett, Oslo, återfinns i synnerhet litteratur inom lufträtten. Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, Oslo, innehåller nordiska domar på sjörättens område. Sedan 1973 utkommer Juridiska studier utgivna av Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt. I European Transport Law publiceras artiklar jämte rättsfallsreferat inom transporträtten och i Journal of Maritime Law and Commerce resp. I Journal of Air Law and Commerce finns likaså artiklar och rättsfallsreferat från transporträtten men från nordamerikansk horisont. I sammanhanget bör också nämnas Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, som utkommer sedan 1974 med artiklar, kortare rättsfallsreferat och rättsfallsöversikter inom transporträtt och handelsrätt.

I *Successiva transporter*, 1968, behandlar *Grönfors* de problem som sammanhänger med de allt vanligare integrerade transporterna. *Tibergs* Transportavtalet i Exporträtt 2, 1968, är den transporträttsliga delen i en serie arbeten om olika rättsliga frågor vid exporttransaktioner. I en mindre skrift »Shipping and contracting» (1983) behandlar *Gorton* några avtalsrättsliga särdrag inom sjöfarten. *Björkelunds* avhandling Sjövärdighet och ansvar, 1970, tar upp sjövärdighetsproblemet ur såväl offentligrättslig som privaträttslig synvinkel. *Tibergs* avhandling, The Law of demurrage, har 1995 utkommit i en fjärde upplaga. Vidare har 1982 av *Grönfors* utgivits Sjölagens bestämmelser om godsbefordran och *Gorton* behandlar i Rembursrätt, 1980 och i Rättsliga ramar för internationella affärer – en översikt, Stockholm 1993 vissa transporträttsliga frågeställningar. I *Ramberg*, Spedition och fraktavtal, 1983 finns en omfattande analys av speditörens roll i rättslig belysning. *Waldersten* har publicerat en studie över vägfraktavtal, Köp och försäljning av transporter på väg, Stockholm 1990. *Schelin* har i två studier behandlat vissa frågor inom vägtransporträtten, nämligen i Last och ersättning. En studie om fraktförarens rätt att begränsa ersättningen för lastskador vid inrikes vägtransporter, Stockholm 2000 resp. Lastskadekravet. En studie av reklamations- och preskriptionsreglerna i lagen om inrikes vägtransporter, Stockholm 2001. Vidare utkom 2002 Modern law of charter parties (red. J. Schelin), Stockholm. Frågan om köprättslig och transporträttslig stoppningsrätt behandlas av *Johansson*, Stoppningsrätt under godstransport, Stockholm 2001. *Sundberg* har i Air charter. A study in legal development, 1961 givit en bred beskrivning av flygtransportavtal. *Steneby* har i Reseavtalet, 1981, behandlat olika frågeställningar i samband med personbefordran och resande och i sammanhanget bör också nämnas Konsumenträttigheter vid personbefordran – en inventering av villkor och gällande rätt, utg. i Nord 1993:7 av *Beijer & Tiberg* och likaså *Beijer*, Passagerarbefordringsrätt, Stockholm 1995.

Falkanger & Bull lämnar i Innføring i sjørett (3 uppl. 1995) en bred översikt över sjörätten. *Braekhus & Rein* har i Håndbok i P & I-forsikring, 2 uppl. Arendal 1979 grundligt analyserat och behandlat olika delar av P & I-försäkringen samt i Håndbok i kaskoforsikring, Oslo 1993, lämnat en inträngande redogörelse för kaskoförsäkringens funktion, gränser och tillämplighet.

Lødrup redogör översiktligt i Lufret 1, 2 uppl. 1965 samt Luftrett II 1975 för luftträtten. *Selvig* har i Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, Oslo m.m. 2 uppl. 1975, behandlat det funktionella sam-

bandet mellan köp- och transporträtt. *Krüger* har i sin avhandling *Transportomlegning, særlig om deviasjon i sjøtransport*, 1973, tagit upp deviationsproblemet i ett brett perspektiv. *Michelet* behandlar i *Last og ansvar*, Oslo 1993, de komplicerade ansvarsfrågorna i samband med tidsbefraktning. *Gram* ger i *Fraktavtaler og deres tolkning*, 4 uppl. 1977, en översikt över certeparti- och konossementsklausuler och tolkningen därav och behandlar i *Chartering clauses*, 2 uppl. 1988 (av Bonnick), vissa certepartiklausuler. *Bull*, *Innføring i veifrakttrett*, 2 uppl., Oslo 2000, innefattar en genomgång av de frågeställningar, som aktualiserats inom området. Nämnas bör också *Bredholts & Philips* Kommentar til den danske Søloven, København 1978. Speditionsförhållanden behandlas av *Stenov* i *De skandinaviske speditørbetingelser*, København 1972. I *Jensens* Jernbanefraktkontrakten, efter geldende international ret, København 1975, ges en kommentar till CIM efter revideringen 1974. *Honka* behandlar frågor om sjövärdighet i *Fartygets skick och egenskaper – en befraktningsrättslig studie*, Åbo 1990. *Sisula-Tulokas* analyserar i *Dröjsmålsskador vid passagerartransport* 1985 de speciella förhållanden som gäller persontransport. En kommentar till Incoterms 2000 utkom 2003, utgiven av ICC Danmark (förf. Søren Theilgard). *New carriage of goods by sea. The Nordic approach including comparisons with some other jurisdictions*, (ed. *Hannu Honka*), Åbo 1997.

Av International Bar Association utges en serie under rubriken *Maritime law*. En bok, som är särskilt inriktad på tidsbefraktning är *Wilford, Coghlin, Healy & Kimball*, *Time charters*, 5 uppl. 2003 och under 2001 har andra upplagan utgivits av en omfattande bok om *Voyage charter* av *Cooke, Young, Taylor, Kimball, Martowski & Lambert*.

Förutom Grams bok har en del av den i Huvudlinjer angivna litteraturen utkommit i nya upplagor, varav kan nämnas *Kahn-Freund*; *The Law of carriage by inland transport*, 4 uppl. 1965, *McNair*; *The Law of the air*, 3 uppl. 1964, *Shawcross & Beaumont* on *Air law* 4 uppl. 1985, *Scrutton* on *Charter parties and bills of lading*, 19 uppl. 1984, *Poor* *Charter parties and ocean bills of lading*, 6 uppl. 1975, och i serien *British Shipping Laws* bl.a. *Carver's Carriage by sea*. En bok som belyser relationen mellan köp och transport är *Debattistas* *Sale of goods Carried by sea*, 2 uppl., London 1998.

Vidare ger *Power*, *A practical guide to bills of lading*, 1966, en lättillgänglig orientering om konossementsklausuler. *Gilmore & Black*, *The law of admiralty*, 2 uppl. 1975, utgör ett amerikanskt, sjörättsligt

standardverk. I Freight forwarders, 1972, behandlar *Hill* speditiönsinstitutet. *Summerskill* tar i Laytime, 3 uppl. 1982, upp de praktiskt betydelsefulla problemen i samband med tideräkning. *Clarke*, International carriage of goods by road: CMR, London 4 uppl., 2003. *Scrutton on charter parties and bill of lading* 20th ed., London 1996 (by *Boyd, Burrows and Foxton*). *Gaskell, Asariotos & Baatz*, Bills of lading and contracts, London 2000. *Blanco & van Houtte*, EC Competition law in the transport sector, Oxford 1996. Inom UNCTAD har 1974 utgivits en utredning om »Charter parties».

Rättsfallsöversikt med kommentar angående transporträttsliga fall presenteras med jämna mellanrum i Svensk Juristtidning, av *Grönfors* senast 1992 s. 132 och *Johansson* har i SvJT 2002 s. 917 återupptagit traditionen.

Appendix

Page 1

Shipper (full style and address) Topaz Trading Co., Rosario		BIMCO LINER BILL OF LADING CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"	
Consignee (full style and address) or Order German Bank, Hamburg		B/L No. 	Reference No.
Notify Party (full style and address) Handels GmGH, Hamburg		Vessel Magnificent Venture	
		Port of loading Rosario	
		Port of discharge Hamburg	
Container No. (Full style, Marks and Numbers) 		Number and kind of packages; description of cargo Wheat in bulk	Gross weight, kg 65.000 M tons
		Magnificence, m³ 	
Draft Copy			
SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.		Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier 	
		Shipper's declared value 	Declared value charge
		Freight details and charges FOB	
Carrier's name/principal place of business Ship Venture Ltd.		Date shipped on board Sept. 5, xx	Place and date of issue Rosario, Sept 7, xx
		Number of original Bills of Lading 3/3	
		Pre-carriage by** 	
Signature _____ or, for the Carrier _____ (Master's name/signature) ZZ (Agent's name/signature)		Place of receipt by pre-carrier** 	
		Place of delivery by on-carrier** 	

 Copyright published by
 The Baltic and International Maritime Council
 (BIMCO), Copenhagen, 2000

*As defined hereinafter (Cl. 1)

**Applicable only when pre-on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

Printed and sold by P. O. Knudsen Bogtrykkeri AS, Valdemarsvej 61, DK-2625 Valdemarsvej, Fax: +45 4366 0707

Code Name: "COMBICONBILL"

Shipper

B/L No.


 Shipper's name
 Address

Reference No.

Negotiable

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

Revised 1995

Consigned to order of

Shipper

Notify party/address

Buyer or buyer's import agent

Draft Copy

Ocean Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Freight payable at

Number of original Bills of Lading

Marks and Nos.

Quantity and description of goods

Gross weight, kg, Measurement, m³

Container No. 95 in x 40' container said to
 UP 362459 contain shrimp on invoices
 Seal # 2398112 to be as per proforma
 invoices nos 2368714, 2368715
 dated April 15, 2003.

Shipping Marks: "Shipper Load, Stuff & Count" 1,550 Kg (Net)
 Frozen shrimps Clean Shipped on board
 5/10/2003

Draft Copy

Freight Prepaid House to port basis

Particulars above declared by Shipper

Freight and charges

Land Charges
 Port Charges
 Ocean Charges
 Continental Rental
 Total 4850.00

RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.
 The Carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this Bill of Lading, and who hereby to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.
 One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
 IN WITNESS whereof TWO (2) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Shipper's declared value of

Place and date of issue

5/19/2003

subject to payment of above extra charge.

Signed for Tampa Bay Steamship, Jacksonville, Fla. Carrier

Note:

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clause 10 to 12 and Clause 24 of the Bill of Lading, the liability of the Carrier, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.

by ZZ

As agent(s) only to the Carrier

Printed by the BIMCO Charter Party Editor

p.t.o.

<i>Transportör</i>	<i>Internationell konvention</i>	<i>Ansvar för förlust av eller skada på gods</i>	<i>Ansvar för dröjsmål</i>	<i>Ansvarsbegränsning</i>	<i>Dokument</i>	<i>Preskript</i>
Sjötransportör	Haagreglerna 1924 Haag-Visby 1968 Hamburgreglerna	Sjövårdighet. Vårdslöshet, omvänd bevisbörda. Brand, felaktigt handhavande. Deviation.	Skälig tid.	Begränsning per kolli eller annan enhet. Kilogram. Dröjsmål som sakskada. 60 dagar.	Konossement, waybill.	1 år 3 år
Vägtransportör	CMR 1956	Vårdslöshet, omvänd bevisbörda? Strikt ansvar.	Skälig tid.	Kilogram. Dröjsmål. Frakt.	Waybill, fraktsedel.	1 år
Flygtransportör	Warszawakonventionen 1929 Haagprotokollet 1955 Montrealprotokollet 1975	Vårdslöshet, omvänd bevisbörda. Strikt ansvar.	Skälig tid.	Kilogram. Dröjsmål, samma som skada.	Waybill, fraktsedel.	2 år
Järnvägs-transportör	COTIF 1980 (tidigare CIM)	Strikt ansvar.	Leveransperiod.	Kilogram. Dröjsmål. 3 gånger frakt.	Waybill, fraktsedel.	1 år
Speditör	Ingen konvention. Standardvillkor.	Beroende på funktion.	Beroende på funktion.	Beroende på funktion.	FCR, FCT.	Beroende på funktion.
Kombinerad transport	Ingen konvention. ICC regler för kombinerade transportörer.	Beroende på funktion.	Beroende på funktion.	Beroende på funktion.	CT Document.	Beroende på funktion.

Typ av dokument	Användningsområde	Krav för utfående av godset under transport	Krav för utfående av godset på destinationsorten	Äganderätt i samband med transportdokument
Konossement (Bill of lading – negotiable document of title)	Sjötransport, inkl. genomgångstransport och »multimodal» transport där sjötransporten är en viktig del.	Överlämnande av »full set» av konossementen till transportören. (Så i de flesta nationella jurisdiktioner.)	Ett original måste återlämnas till transportören.	Äganderättens övergång kopplad till dokumentet (»document of title representing the goods»). Andra principer kompletterar dock.
Fraktsedel (waybill/consign-ment note – non-negotiable)	Land- och lufttransport. Multimodal transport.	Presentation av »duplicate waybill – shipper's copy»	Godset utlämnas till den som anges som mottagare i dokumentet.	Följer principer i nationell rätt, vanligen genom notis till transportören att godset hålls för ny köpare och att lastmottagaren legitimerar sig.
(Seaway bill)	(Sjötransporter)			

Rättsfallsregister

Nytt Juridiskt Arkiv

NJA 1941 s. 600	99
NJA 1949 s. 449	92
NJA 1951 s. 130	97
NJA 1951 s. 158	90
NJA 1951 s. 365	88
NJA 1952 s. 12	97, 103
NJA 1954 s. 574	25, 46
NJA 1956 s. 150	100
NJA 1956 s. 274	46, 97
NJA 1957 s. 337	95
NJA 1958 s. 373	88
NJA 1960 s. 644	88
NJA 1960 s. 742	39
NJA 1961 s. 738	99
NJA 1962 s. 799	90
NJA 1965 s. 124	87
NJA 1971 s. 474	25
NJA 1977 s. 49	90
NJA 1979 s. 401	45
NJA 1980 s. 46	45
NJA 1985 s. 879	70
NJA 1988 s. 440	75
NJA 1988 s. 680	109
NJA 1989 s. 638	46, 74
NJA 1996 s. 211	112

NJA 1996 s. 483	111
NJA 1998 s. 390	88

Nordiske Domme i

Sjøfartsanliggender

ND 1961 s. 127	45
ND 1967 s. 325	74
ND 1969 s. 105	92
ND 1973 s. 24	39
ND 1973 s. 286	39
ND 1980 s. 1	32, 45
ND 1982 s. 63	105
ND 1983 s. 52	103
ND 1987 s. 56	104
ND 1988 s. 30	81
ND 1988 s. 35	104
ND 1990 s. 1	32
ND 1991 s. 51	97
ND 1992 s. 2	97
ND 1992 s. 58	70
ND 1995 s. 28	103
ND 1998 s. 3	111
ND 1998 s. 51	32
ND 2000 s. 44	91

Sakregister

- agent 11, 16, 17, 40, 41, 75
- agreed document 42, 45
- aktiebolag 20, 35
- all risks 115
- allianser 13
- Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan 114
- allmänna reklimationsnämnden 121
- allåk 86, 32
- Amsterdamfördraget 18
- annan enhet 106, 107
- ansvar 35, 42
- ansvar, strikt 84, 87–89, 98, 101
- ansvarig, strikt 119
- ansvarsbegränsning 35, 83, 92, 105–107, 113, 121
- ansvarsfördelning 56, 87
- ansvarsförsäkring 29, 114
- ansvarsperiod 95, 96
- ansvarsregler 32
- ASG 13
- assuradör 68
- atomskada 35
- Aténkonventionen 118
- auktorisation 19
- avlastare 38, 39, 41, 93
- avlämnande 17
- avreglering 15
- avståndsfrakt 110, 111
- avsändare 38–40, 44, 110
- avsändarexemplar 78
- avsändningsort 86
- avtalande transportör 38, 102
- avtalsfrihet 42, 47
- avtalstolkning 45
- avvikelse från resrutt 56
- backletter 72, 92, 93
- Baltim 61
- bankgaranti 69, 80, 121
- Banverket 13
- bareboatbefraktning 37, 50
- Barecon 50, 61
- befordringsrätt 19
- befraktare 20, 39, 40, 44, 47, 51, 53, 54, 57, 59, 62, 74, 110
- befraktning 30, 34, 35, 37, 43, 44, 47, 49, 60, 83, 85
- befraktningsavtal 22, 26, 50
- befälhavare 34, 53, 75
- begränsning 35, 91
- begränsningsbelopp 106–108
- begränsningsfond 35
- bemannning 49
- beneficient 68

- besittningsskydd 70
- beställningstrafik 14
- besättning 50, 53
- betalning 64, 76
- bilaterala 19
- bilfraktsedel 79
- Bill of lading 74
- bilspedition 13
- BIMCO 44, 50, 60, 61
- BIMCO Conlinebill 45
- bokning 44
- bokningsnota 46, 60, 74
- Bolero 82
- bortfraktare 39, 55
- brand 98
- bristfällig förpackning 89, 98, 109
- broker 41
- bruttovikt 107, 108
- Brysselkonventionen 30, 118
- bränsleförbrukning 52
- bulkfart 77
- bulklast 57
- bulktransport 76
- bunker 53, 55
- bunkerklausuler 94
- bärgning 30, 33, 35, 36

- cabotage 14
- cancelling date 52
- casus mixtus cum culpa 95
- certeparti 30, 39, 43, 44, 46–49, 53, 56, 74, 75
- certepartiformulär 60, 61
- cesser-klausul 110
- charter 117
- chartertrafik 14
- Chicagokonventionen 12
- CIF 66, 67, 71, 96
- CIP 66, 67
- CISG 25
- clean bill of lading 65
- CMI 30, 113
- CMR 32, 79, 89, 102, 103, 112
- Combiconbill 45, 105
- common law 52
- consignment notes 46
- container 16, 77, 80, 103, 107
- contracts of affreightment 58
- COTIF 31, 118
- CTP 15

- dagbok 35
- data freight receipt 82
- definitivt fraktförskott 109
- delbefraktning 56, 74
- delivery orders 77
- demise charter 50
- demurrage 48, 57, 110
- deposition 17, 25, 42, 84
- depositionsavtal 83
- destinationsort 69, 71, 73, 74, 78, 86
- details 62
- deviation 86, 93
- direct action 39
- direkt skada 83
- dispasch och dispaschör 114
- dispositiva regler 28, 47
- document of title 70
- documentary replacement 82
- dokument 27, 39
- dokumentinkasso 64, 80
- dokumentlösa transporter 82
- drivmedel 51
- dry-lease 38
- dröjsmål 83, 89, 90, 108, 109
- dröjsmålsansvar 86, 91

dröjsmålsskada 90, 120
dubblett 78
dyrbart gods 90
dödfrakt 58

Electronic Bills of lading 104
elektroniska lösningar 82
endosserat 75
enkelt bolag 13
ersättning 91
ersättningsbegränsning 105
eskalation 60
EU 12
evenly spread 59
exculpera 120
exportör 115
extraordinär 113

faktura 68
farligt gods 24, 90
fartyg 48, 49, 52, 53
fartygslease 50
fartygsregister 34
FCA 66, 67
FCT 79
fel eller försummelse 89, 91, 120
felnavigering 98
FIATA 104
FIATA Bill of lading 79
finansiell lease 38
finansieringsform 21
fingerat transportansvar 92
FIO 55, 57
fjälltrafik 14
flygfraktsedel 79
flygfält 97
flygplanslease 50
flygtransportör 88
FOB 55, 57, 66, 67, 71, 96

force majeure 29, 48, 84, 87, 89,
98, 101
formulärrätt 17
fortskaffningsansvar 86
fortskaffningsplikt 86
frakt 54–56, 59, 60, 69, 75, 85,
110, 111
fraktavtal 37, 43, 62
fraktenhet 107
fraktförare 107
fraktförarexemplar 78
fraktförhandling 62
fraktrabatt 18
fraktsedel 43, 46, 70, 71, 78, 86,
91, 92
fraktsedelsdubblett 79
fraktsedlar 43
freight 54
fri sjöfart 18
full set 76
fullmakt 17, 32, 35, 42
fullmäktig 75
funktionella sambandet 27
förfallen 109
förflytta godset 84
förfoga 69
förfoganderätt 70
förhandling 60
förlust 83, 89
förmedlare 121
förpackning 29
förskott 51
försummelse 89
försäkring 21, 29, 50, 55, 64,
113, 114
försäkringsavtalslagen 114
försäkringsgivare 115
försäkringshandling 68
försäkringspolis 114

- försäkringspremie 115
- gemensamt haveri 21, 28, 30, 36, 113, 115
- Gencon 61
- general conditions of carriage 45
- generalpolis 115
- genomgångskonossement 77
- genomgångstransport 40, 77, 101
- germinalfrancs 106
- globalbegränsning 88
- godsbefordran 30, 31, 34, 89, 117
- godsets vikt 107
- godstransport 28
- godtroende förvärvare 72, 92
- godtroende
konossementsinnehavare 83
- grundstötning 98
- Guadalajarakonventionen 39, 119
- Haaglagen 98, 106
- Haag-protokollet 118
- Haagreglerna 21, 30, 106
- Haag-Visbyreglerna 30, 107
- Hamburgreglerna 30, 98, 101, 106, 107
- hamn 53
- handelsbolag 13
- handelsbruk 45
- handelsflotta 18
- handpanträtt 34
- handresgods 120
- hardshipklausul 60
- harmonisering 29
- Harter Act 21
- hastighet 52
- havens frihet 12
- haveri 36
- helbefraktning 56, 74
- hypotek 20
- hyra 51, 111
- hävning 52, 84, 85
- hävningssrätt 48
- IATA 15, 19
- ICC (Internationella Handelskammaren 66, 68, 69, 104
- icke till order 75
- importör 115
- in blanco 69
- incorporation clause 45
- Incoterms 66, 114
- indemnityförklaring 92
- indirekt skada 83
- inneboende beskaflenhet 98
- innehavare 74, 75
- inrikes godstransport 32
- inrikes vägtransport 32
- inskrivet resgods 89
- Institute Cargo Clauses 115
- inteckning 20
- Intercoa 60
- internationell trafik 11
- internationellt
lagstiftningsarbete 28
- interpellationsrätt 52
- Intertanko 61
- Intertankvoy 61
- intjänad 109
- intresseförsäkring 114
- JVL (järnvägstrafiklagen) 31, 88, 89, 111, 120
- järnvägsfraktsedel 79
- järnvägstrafik 31

- kaskoförsäkring 115
- kilo 107
- kilobegränsning 107
- klarare och klarering 40, 41
- klassificeringssällskap 16
- klausul 66
- kolli 106, 107
- kollibegränsning 106
- kollision 35
- kombinerade transporter 19, 40, 77, 80, 101, 103, 105
- kommersiella risken 51
- kommersiellt fel 99
- kommission 32, 42, 43
- konkurrensrätt 15
- konossement 30, 39, 43, 44, 46, 47, 53, 56, 60, 66, 69–80, 82, 86, 87, 91–93, 105
- konossementsförvärvare 39
- konsekutiva resor 54, 58
- konsortier 12
- konsumentombudsmannen (KO) 121
- kontraktsfart 37, 47, 60
- konventioner 28, 29, 30, 106, 108
- konvertering 91
- korrespondentbank 68
- kostnad 50
- kostnadsfördelning 17, 56
- krig 48
- kusttrafik 14
- kvantumkontrakt 47, 58–60
- kvarstad 34
- kvitto 46, 78
- köp 71
- köpeavtal 40, 117
- köption 50
- köprätt 40
- laga domstol 36
- last 53, 55
- lasta 57
- lastbilstransport 32
- lastbokning 41
- lastfördelning 18
- lastfördelningsprincip 19
- lastförmåga 52
- lastmottagare 80
- lastning 51, 53, 57
- lastpall 107
- lastvärdighet 90
- lastägare 43, 53, 54, 88, 97
- leasing 21, 37, 50
- lega 50
- legal panträtt 34
- letter of indemnity 72
- leveransfrist 91
- lex mercatoria 28
- LFL (luftfartslagen) 31, 88, 89, 107, 119
- linerterms 55
- linjeagent 41
- linjefart 47, 49
- linjekonferens 14, 19
- linjerederi 41
- linjesjöfart 19, 77
- linjetrafik 14, 46, 60, 74
- logistik 40
- lossa 57
- lossning 51, 53, 57
- lossningsplats 71
- lots 88
- luftbefordran 32
- luftförorening 23
- lufträtt 39
- lufttrafik 31
- lump sum 109
- lämna ut 39, 81

- löpande 75
- löpande skuldebrev 44
- Maastrichtfördraget 18
- main terms 62
- management 49
- manko 46
- miljöskydd 23
- minskning 89
- Montreal 32
- Montreal-protokollen 118
- mottagare 38, 39, 44, 74, 77, 78, 86, 87
- mottagarexemplar 78
- mottagningserkännande 85
- mottagningskonossement 44, 77
- multilaterala avtal 19
- multimodal transport 103, 104
- multimodal transport operator 104
- mäklare 16, 17, 27, 40, 41, 63, 74
- mängd 72
- nationalitet 34
- naturaprestation 84, 85
- nautiskt fel 90, 98–100
- negotiable 75
- no cure no pay 36
- nominera 59
- nominering 60
- Nordiske Domme 26
- normal wear and tear 53, 54
- NSAB 32, 42
- NSAB 2000 108
- närtrafik 11, 14, 81
- nödhamn 100
- oaktsam 52
- obligationsrättsliga principer, allmänna 26
- oceansjöfart 77
- off hire 48, 51, 53, 85
- oljeskador 23, 30, 35, 115
- oljetankfartyg 52, 94
- oljetransport 76
- oljeutsläpp 23, 30
- ombordkonossement 44, 73, 75, 77
- omdestinering 76
- omhändertagande 96
- omlastning 93, 95
- on demand-garanti 69
- operationell lease 38
- originalexemplar 77
- originalkonossement 76, 80, 81
- otillåten deviation 94
- outsourcing 12
- oåterkallelig remburs 65, 68
- P & I-försäkring 115
- P & I-klubb 68
- paketresor 117
- pantbrev 20
- partrederi 12, 20, 33–35
- passagerarbefordran 28, 31, 118
- passagerare 35
- personbefordran 11, 117
- personbiltransporter 117
- personskada 119, 120
- persontransport 118, 120
- pick-up and delivery service 98
- plikt till rätttidig uppfyllelse 86
- poincaréfrancs 106
- pooler 12
- prepaid 65
- presentationspapper 75

- presentera 76
- preskription 36, 111, 112
- preskriptionsfrister 111
- presumtionsansvar 33, 84, 87, 88, 98, 101, 104
- principalansvar 35, 88
- prisavdrag 84, 85
- rabattsystem 15
- ramavtal 59
- recap 63
- redare 20, 35, 39, 47, 50, 53, 55, 57, 59, 62, 72, 74, 76, 97, 110
- redareansvar 30, 33, 88
- rederi 13, 39, 44, 57
- rederiverksamhet 48
- redovisa 84
- redovisningsansvar 85, 86
- registrering 34
- regress och regressrätt 35, 39, 64, 67, 88, 116
- reguljärflyg 117
- reklamation 111, 112
- reklamationsfrister 111
- rektaklausul 75
- rektakonossement 75
- remburs 64, 66, 68, 72, 76, 80
- rembursregler 72
- rent konossement 72
- representant 41
- researrangör 117, 121
- resebefraktare 54
- resebefraktning 37, 47–49, 54–56, 58–61, 109
- resebyråer 26, 117, 121
- rescerteparti 57, 59, 65
- resefrakt 54
- reseförsäkring 119
- resevillkor 121
- resevillkor, allmänna 119
- resevärdighet 90
- resgods 35, 119, 120
- resgodsskada 120
- resrutt, sedvanlig 93, 94
- riders 45
- rimlig tid 86
- risk 48, 50, 51, 115
- riskfördelning 17, 21, 66, 67, 87, 113, 116
- Romfördraget 18
- sakförsäkring 114
- sakskada 91, 108
- samlastning 43
- sammanlänkade avtal 64
- scope of voyage 86, 94
- SDR 106, 121
- sea waybills 82
- sedvänja 46, 109
- Shelltime 61
- Shellvoy 61
- ship broker 40
- shiplease 50
- SJ 13
- sjöfara 115
- sjöfart 20
- sjöfartspolitik 18
- sjöfraktsedel 77
- sjöförsäkring 33
- SjöL (sjölagen) 33, 34, 37, 38, 111
- sjöolyckor 35
- sjöpanträtt 20, 30, 34
- sjötransport 89
- sjötransportör 72
- sjövärdig 89, 99
- sjövärdighet 52, 90, 100
- sjövärdighet, teknisk 90

- sjövärdighet, ursprunglig 100
sjövärdigt skick 52, 55
skada 83, 89
skada på gods 92
skadestånd 48, 76, 84, 85
skadeståndslagen 88, 120
skepp 11
skeppning 59
skeppningsenhet 107
skeppshypotek 30, 34
skeppsklarerare 17
skeppslega 37
skeppsmäklare 40, 60
skeppsrums 60, 74
skälig tid 91
solidariskt ansvar 39
space charter 56
spedition 32, 42
speditör 16, 17, 19, 41–43, 60,
103, 108, 118
standarddokument 45, 103
standardformulär 43
stoppningsrätt 70
strejk 48, 54
stuva 57
stuveri 11, 16
styckegodstransport 35, 37, 49,
75, 85
ställningsfullmakt 35
subcharter 40
subject details 62
substitut 20
substitution 59
successiva transporter 40, 101
särskilda uppgifter 86
tackle-to-tackle 95, 97
tankfart 56, 77
tankmarknad 14
tariff 19, 26, 41, 49
terminal 16, 17, 77, 103
terminaloperation 11
TEU 15, 18
tidsbefraktare 55
tidsbefraktning 37, 47, 48, 50,
51, 53, 60
tidscerteparti 52, 54, 61
tidsfrakt 51, 111
timechartered trips 49
ton 35
tonnage 52
torrlast 60
torrlastmarknad 14
totalförlust 115
tradition 70
trafikledning 23
trailers 16, 77, 80
trampfart 14, 54
transhipment 86
transport 64
transportansvar 115
transportavtal 22, 26, 43, 73, 83
transportdokument 20, 29, 38,
45, 68–72, 74, 79, 84, 87, 96
transportförmedlare 16, 41
transportförmedling 108
transportförsäkring 42
transportförsäkringskontrakt
115, 116
transportförsäkringsvillkor 114
transportklausul 40, 66, 70
transportkund 29, 41, 43, 87,
89, 105, 116
transportköp 71
transportlöfte 85
transportmedel 101
transportnäring 22
transportpolitik 15, 18

- transporträtt 25, 27
- transporträttsliga grundsatser,
 - allmänna 26, 32, 33
- transporträttsliga principer,
 - allmänna 109, 110
- transportsystem 40
- transporttjänst 42
- transportvillkor 45
- transportåtagande 87
- transportör 16, 20, 26, 29, 32,
 - 38, 41–44, 60, 71, 89, 116, 121
- transportör, kontraherande 40,
 - 101
- transportör, utförande 102
- transportör, verkställande
 - 38–40, 101
- transportöransvar 42, 83, 85,
 - 87, 96
- tvingande 42, 47, 89, 108
- tvingande rättsregler 28, 29, 47,
 - 83, 87, 113
- UCP 68, 72
- UNCITRAL 30
- UNCTAD-koden 14, 19
- underbortfraktare 47
- underbortfraktning 40
- undersöka 71
- undertransportör 38, 40, 95
- uppdrag 17, 32, 42, 43, 109
- uppgiftsansvar 86, 92
- uppgiftsskyldighet 87
- upplagring 103
- utlämna 38, 76, 84
- utlämnande 96
- utlämningsansvar 86
- utlämningslöfte 86
- utsläpp 23
- utvecklingsländer 18
- varuförsäkring 29, 67
- vederlag 48, 109
- verkligt uppgiftsansvar 92
- viss man eller order 75
- Volcoa 60, 61
- volume contracts 58
- voyage charter 54
- VTL (vägtrafiklagen) 32, 88, 89,
 - 108, 111
- vård 53, 60
- vårdansvar 86, 87, 96
- vårdplikt 86
- vårdslöshet 98, 99, 119
- vårdslöshetsansvar 84, 120
- värdepapper 44, 46, 73, 78, 80
- Warszawakonventionen 31, 118
- waybills 46
- wet-lease 38
- world wide trading 51
- York-Antwerpenreglerna 113
- äganderätt 70, 71
- öppningsbank 68
- överliggetid ersättning 57

LARS GORTON

Transporträtt

En översikt

Transporträtten är en speciell del av rättsordningen i stora delar baserad på internationella konventioner.

Transportavtalet och transportörens åtaganden måste ses i relation till det bakomliggande köpeavtalet. Inte minst spelar de olika transportdokumenten stor roll i detta perspektiv.

Boken avser i första hand att för studerande utgöra en grundläggande introduktion till transporträttsliga frågeställningar men kan också ge en bas för praktiskt verksamma jurister.

Lars Gorton är professor i bankrätt på juridiska fakulteten vid Lunds universitet och adj. professor i internationell handelsrätt vid Handelshögskolan i Stockholm.

ISBN 91-39-20347-6



BESTÄLLNINGAR: NORSTEDTS JURIDIK AB • KUNDSERVICE • 106 47 STOCKHOLM
FAX 08-690 91 91 • TEL 08-690 91 90 • VÄXEL 08-690 91 00
E-POST: kundservice@nj.se
www.nj.se