

Juridiska Fakulteten
Lunds Universitet

Examensarbete i transporträtt
1998

**Dröjsmålersättning
vid
vägtransporter**

En teoretisk och praktisk studie

Handledare:
Lars-Göran Malmberg

Författare:
Rachel Lundgren

SAMMANFATTNING

Titel

Dröjsmålsersättning vid vägtransporter
En teoretisk och praktisk studie

Compensation for delay in regard to carriage of goods by road
A theoretical and practical study

Författare

Rachel Lundgren

Ämne/Kurs

Examensarbete inom Transporträtt – 20 poäng

Handledare

Lars-Göran Malmberg

Sökord

CMR, Dröjsmål, Dröjsmålsersättning, Ersättning, Försening, Gods, Leve-
ransförsening, NSAB, Spedition, Transport, Transportansvar, Transporträtt,
Varuhavare, Vägtransporter, VTL.

Syfte

Att undersöka vad som anses vara gällande rätt och branschpraxis för
dröjsmålsersättningar vid vägtransporter.

Metod

Undersökningen kan indelas i tre skeden. Först gjordes en inventering av
lagtext och relevant litteratur för att ta reda på när dröjsmål anses ha uppstått
och vilka erforderliga ersättningar som bör utgå. Därefter gjordes en rätts-
fallsundersökning för att verifiera olika föreskrifter och kommentarer och
dra slutsatser om andra ersättningsbara situationer. Slutligen utfördes inter-
vjuer på olika transportföretag för att få fram en bild av vilken dröjsmåls-
ersättning som utgår och i vilken omfattning.

Slutsatser

Tidsgarantier, som tidigare omnämnts i teorin som något oförnuftigt att
lämna, används idag i allt större utsträckning. Det är ännu ej ett begrepp som
finns vedertaget i rättsliga föreskrifter, men i och med nya NSAB finns det
preciserat i större omfattning än tidigare. De faktiska ersättningsnivåerna
som svenska transportföretag utbetalar överensstämmer inte med de lagstad-
gade föreskrifterna. Det är betydligt generösare ersättningsbelopp som utgår
i praktiken än de som rekommenderas i teorin och det förekommer skillna-
der mellan olika transportföretag.

Speciella tankar

Att skriva uppsats kan ibland vara en ensam syssla om man, som jag, valt att skriva den utan medförfattare. Dock har det inte känts ensamt tack vare de personer som jag kunnat gå till när jag behövt synpunkter inför de stora valen, men även i lika hög grad de mindre bryderierna.

Jag vill här speciellt passa på att tacka mina föräldrar, Ove och Catharina, som alltid ställer upp.

Sparringpartnern Nisse har även varit till stor hjälp med olika uppmuntrande frågeställningar, speciellt i det inledande skedet.

Dessutom vill jag passa på att framföra mitt tack till inneboende Fredde som hjälpt till med översättningar i den engelska facklitteraturen och som även visat sitt medlidande över uppsatsens vedermödor genom att själv uppleva uppsatsångest.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	6
1.1	DRÖJSMÅLETS ÖKADE BETYDELSE	6
1.2	AVGRÄNSNINGAR, PROBLEMDEFINIERING OCH SYFTE	7
1.3	MÅLGRUPP.....	9
1.4	DISPOSITION AV UPPSATSEN	10
2	METOD	11
2.1	ÄMNESVAL OCH PERSONLIG REFERENSRAM	11
2.2	ÖVERGRIPANDE IDÉ.....	11
2.3	TEORETISK UNDERSÖKNING	12
2.4	EMPIRISK UNDERSÖKNING.....	12
2.5	KÄLLKRITIK AV PRIMÄR- OCH SEKUNDÄRDATA	13
2.6	RESULTATENS TILLFÖRLITLIGHET.....	14
3	DRÖJSMÅLSBESTÄMMELSERNAS FRAMVÄXT	16
3.1	CMR OCH VTL.....	16
3.2	NSAB	17
4	DRÖJSMÅL	19
4.1	DRÖJSMÅL MED GODSETS UTLÄMNANDE	19
4.1.1	<i>Leveransfrist</i>	19
4.1.2	<i>Tidsgaranti</i>	21
4.1.3	<i>Empiriska fakta</i>	22
4.2	DRÖJSMÅL SOM ÖVERGÅR TILL GODSFÖRLUST	23
4.2.1	<i>Rättslig reglering</i>	23
4.2.2	<i>Empiriska fakta</i>	25
4.3	DRÖJSMÅLSANSVAR.....	25
4.3.1	<i>Ansvarsfrihetsgrunder</i>	25
4.3.2	<i>Samverkande skadeorsaker</i>	27
4.3.3	<i>Kollektivt ansvar vid genomgångstransporter</i>	28
4.3.4	<i>Talerätt</i>	28
5	DRÖJSMÅLSERSÄTTNINGAR.....	29
5.1	ERSÄTTNINGSRÄTTIGHETER	29
5.2	GRÄNSDRAGNING MELLAN ERSÄTTNING FÖR DRÖJSMÅL ELLER SKADA	30
5.3	VÄRDERING AV GODS.....	31
5.4	ERSÄTTNINGSBELOPPETS BEGRÄNSNING	33
5.4.1	<i>Transporter inom Sverige</i>	33
5.4.2	<i>Gränsöverskridande transporter</i>	33
5.5	UTÖKADE ERSÄTTNINGANSPRÅK	34
5.6	ERSÄTTNINGAR FÖR ANDRA KOSTNADER OCH UTLÄGG	35
5.7	UTOMBLIGATORISKT ERSÄTTNINGANSPRÅK	36
5.8	EMPIRISKA KOMMENTARER.....	36
6	SLUTKOMMENTAR	38
7	FÖRTECKNINGAR.....	40
7.1	FÖRKORTNINGAR	40
7.2	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING.....	41
8	LITTERATUR- OCH KÄLLFÖRTECKNING.....	43
8.1	SEKUNDÄRDATA	43

Dröjsmålsersättning vid vägtransporter
En teoretisk och praktisk studie

8.1.1	<i>Statens offentliga utredningar</i>	43
8.1.2	<i>Proposition, riksdagsskrivelse och utlåtande från lagutskott</i>	43
8.1.3	<i>Internationella konventioner, kungörelser och lagar</i>	43
8.1.4	<i>Böcker</i>	44
8.1.5	<i>Artiklar och tidskrifter</i>	45
8.1.6	<i>Internetadresser</i>	46
8.2	PRIMÄRDATA	46
9	BILAGA I - VTL	48
10	BILAGA II - CMR	60
11	BILAGA III - NSAB	75
12	BILAGA IV - INTERVJUFRÅGOR	85

1 Inledning

Detta kapitel har som syfte att ge en bakgrund till det problemområde som uppsatsen behandlar. Först diskuteras dröjsmålets ökade betydelse, därefter kommer jag att med hjälp av problemdefinieringen och avgränsningar formulera syftet med denna uppsats. Slutligen kommer den presumtiva målgruppen samt uppsatsens disposition att behandlas.

1.1 Dröjsmålets ökade betydelse

Det är viktigt att kunden har möjlighet att erhålla avtalad vara i avtalad tid, på avtalad plats, i avtalad kvantitet, med avtalad kvalitet och till avtalat pris. Om så inte är fallet är det möjligt att det har uppstått ett dröjsmål.

Eftersom företagets produktion numera är så pass "slimmad" så kan en liten fördröjning någonstans i leveranskedjan få förödande konsekvenser. Om en godstransport är försenad kan det medföra ökade leveranskostnader i ett senare skede, förlorad produktionstid, onödigt produktionsstopp, möjligen försenad marknadsutveckling och andra tänkbara följd effekter som till sist leder till missnöjda kunder eftersom efterfrågan inte kan tillfredsställas.

Inom flygtransportindustrin har Lufthansa Cargo ett nytt trafikupplägg från den 1 april i år, som har rönt stor uppmärksamhet. De lämnar tidsdefinierad flygfrakt med garanterad utlämningstid i tre olika tidsklasser, med kapacitet och prestation garanterade och utan vikt- och volymrestriktioner. Wilhelm Althen, VD och ordförande för Lufthansa Cargo AG, har uttalat att om Lufthansa Cargo skulle misslyckas med att infria sändningens utlovade tillgänglighet på destinationsorten inom den avgivna tidsramen återbetalas fraktkostnaden till 100 procent. Även om det skulle röra sig om 10 000 dollar.¹

Detta och liknande uttalande från personer på företag med stora transportbehov påvisar att intresset för korrekt precision ökar. Det har bl.a. sagts att "logistiken, eller fokus på ledtider och precision i materialflödet, blir en strategisk frågeställning hos många företag, som upptäcker den stora potential till besparing och stärkt konkurrenskraft som finns i förbättrad logistik"². Fokuseringen på korrekt precision blir allt intressantare med tanke på att det är många logistiskt tänkande företagsledare som väljer att avskaffa företagets lokala lager och bli allt mer beroende av väl fungerande transporter. De

¹ Paul E. Branke, "Vanligt flyg på utsatt tid", Inköp och logistik, nr. 2/98, s. 48.

² Kommentar av BTLs koncernchef, Håkan Larsson, vilket framgår i BTLs årsredovisning 1996 s. 5.

stora kurirföretagen minimerar – och i vissa fall eliminerar – företagens lagerhållning genom sina leveranser från dörr till dörr.³

I ett samhälle vars företagare allt mer tänker i termer av ”just-in-time”, där dröjsmål inte ingår i planeringen, anser jag det vara intressant att undersöka dröjsmålslagstiftningens utformning. Den globalt ökade handelsmarknaden och integrerade inköpsområden har medfört att transportererna har fått ökad betydelse. Den totala transportvolymen enbart i Sverige är 540 miljoner ton per år.⁴ En mycket stor del av den totala godsmängden transporteras via vägtransporter. Idag transporteras drygt 88 % av allt gods via lastbil och enligt Transportrådet kommer det att ske en årlig tillväxt inom området med cirka 1,5 procent.⁵

1.2 Avgränsningar, problemdefiniering och syfte

Efter en sammanvägning av olika faktorer som kan knytas till flödeseffektivering har jag valt att inrikta mig på vägtransporter. Att det blev så beror till stor del på att jag tidigare under min studietid gjort fördjupningsarbeten med avseende på logistik och transport, där det mest frekvent använda transportmedlet varit lastbil. Dessutom kändes det mer greppbart att fördjupa sig inom ett transportslag som man dagligen har möjlighet att komma i kontakt med. Detta medför att jag inte kommer att behandla bestämmelser som rör andra transporter, inte ens olika typer av kombitransporter. Jag kommer inte behandla föreskrifter om olika sorters specialgodis såsom postbefordran, begravningstransporter och befordran av flyttsaker då dessa är specialreglerade. Det är endast transporter som finns reglerade i VTL och CMR som kommer att behandlas då de är de grundläggande bestämmelserna som jag utgår ifrån.⁶

Godstransporter med lastbil organiseras i Sverige i huvudsak på fyra olika sätt:

- enskilda åkerier, t.ex. Petterssons Åkeri
- åkeriföreningar, t.ex. Ålstorps Åkeriförening
- bilgodsförmedlingsföretag, t.ex. ASG, BTL
- speditörer, t.ex. Nordisk Transport

³ Läs gärna mer om detta i Imi Markos artikel ”Inte bara små, viktiga paket”, Affärsresenären nr 3 1998 s. 15.

⁴ Framgår av pressmeddelandet 1997-05-21 ”Kombitrafiken—mycket väsen för lite ull!”, se <http://www.swedfreight.se/prkombi.htm>

⁵ Waldersten, Bengt, Köp och försäljning av transporter på väg, s. 32.

Annan intressant information om tillväxten i Sverige går att exempelvis hitta på http://www.iru.org/IRU_New/Services/Welcome.E.html

⁶ I prop. 1974:33 s. 63 framgår det att VTL ej är tillämplig på varutransporter som en säljare vid fullgörandet av ett köpeavtal utför då han forslar gods till en köpare på annan ort. Detta utgör ännu ett exempel på situationer som ej kommer att behandlas.

De flesta svenska åkerier och åkeriföreningar är anslutna till Svenska Åkeriförbundet och tillämpar förbundets ansvarsbestämmelser, ALLÅK 86, Allmänna Leveransbestämmelser För Åkerinäringen. Jag har inte för avsikt att direkt behandla de bestämmelser som ingår i ALLÅK då de inte reglerar dröjsmål och ersättningar gentemot kunderna. Även bilgodsförmedlingsföretagen använder sig av ALLÅK till viss del, men de har speditörsföretag inom koncernen som använder sig av NSAB.⁷ Jag har valt att inrikta mig på de för speditörerna gällande bestämmelser som är mera relevanta ur min synvinkel. Jag kommer ej att göra en presentation av de företag som ingått i min studie, då jag anser att det ej medför något direkt mervärde för uppsatsen.

Med *uppdragsgivare* avses den person som har beställt transport för att frakta varor till en bestämd plats. Med *fraktförare* avses både den som faktiskt utför transporten och den som har åtagit sig att transportera godset till en bestämd plats såsom förmedlare.⁸ Det finns vissa skillnader mellan ansvaret som förmedlare och fraktförare och dessa olika gränsdragningar kommer jag inte att behandla då jag anser detta ligga utanför syftets område. Uppdragsgivare och transportkund respektive speditör och fraktförare kommer i vissa fall att användas synonymt för att undvika för många upprepningar. För förkortningar, lagtext och NSABs föreskrifter hänvisas till kapitel 7 och bilagorna som finns placerade i slutet av uppsatsen.

När det gäller dröjsmålsreglerna är det överskridandet av en tidsfrist, kallad transportfristen, som utgör reglernas objekt. Men när kan man anse att dröjsmål faktiskt har uppkommit? Garantier angående tidpunkter för naturaprestationers fullgörande är ovanliga, både i lagstiftningen och rättspraxis, men förekommer i praktiken inom transporträtten eftersom tiden är så avgörande. Inom transportområdet har behovet av noggrant iakttagande av fullgörandetiden ökat markant i takt med att industrins produktionsmetoder och lagerhållningstider trimmats till att kräva så liten tidsspilla som möjligt. Utfärdas det några garantier för att leverans skall ske inom en viss tid? Vilka följer medför i sådana fall garantierna vid uppkomst av dröjsmål?

Överskridande av transportfristen kan ge upphov till skada på godset i sig, t.ex. att frukten ruttnar p.g.a. att transporttiden tar längre tid än beräknat. Det kan även uppkomma en rad olika följdskador, såsom att en löande vidareförsäljning av lastpartiet inte kan komma till stånd eller ett produktionsavbrott då råvaruleveranserna har försenats. Men var går gränsen för ersättningsmöjligheterna och vilken dröjsmålskompensation är man berättigad till? Var går gränsen mellan ersättning för dröjsmål och skada och hur länge kan en leverans vara försenad innan den anses vara försvunnen? Hur är det med ersättningsnivån, är den reglerad i lagtext, tecknas specialavtal eller är det så att det är branschpraxis som utgör underlag för fastställande av rätt

⁷ Exempelvis ingår speditörsföretaget Scansped i BTL.

⁸ I CMR finns det inte någon definition av vilka som anses ingå i begreppet, men i exempelvis UFR 1989.1086 HD kan viss vägledning hittas.

kompensation? Utgår ersättningen till de lagstadgade nivåerna eller tecknas avtal som vida överstiger dessa ersättningsbelopp?

Det finns många frågor man kan ställa sig och slutligen kom jag fram till att mitt syfte med denna uppsats skall vara att ***undersöka vad som anses vara gällande rätt och branschpraxis för dröjsmålsersättningar vid vägtransporter.***

1.3 Målgrupp

Den primära målgruppen för detta arbete är personer som har ett intresse av att få mer information om vad som gäller vid dröjsmålsersättning för vägtransporter. Jag ser det som intressant att kunna presentera fakta som kan vara till nytta både för akademiker och för anställda på företag som är intresserade av att veta mer om hur dröjsmålsbestämmelserna är utformade och vad som kan anses vara rätts- och branschpraxis inom detta område. Jag förutsätter att de personer som vill ta del av denna uppsats redan har grundläggande kunskaper om vilka regelverk och bestämmelser som gäller för vägtransporter och kommer därför att redogöra för dess bakgrund och tillkomst i begränsad utsträckning.

1.4 Disposition av uppsatsen

Kapitel 1 introducerar det område som jag avser att behandla för en speciell målgrupp. För att förstå det preciserade undersökningsområdet som koncentrerats i syftet börjar jag med en kort inledande diskussion.

Kapitel 2 beskriver de metoder jag har använt vid genomförandet av uppsatsen och behandlar hur uppsatsen tagit form.

Kapitel 3 redogör i korta drag för vilka dröjsmålsbestämmelser som föreligger för vägtransporter. En viss beskrivning kommer också att ske av hur dessa vuxit fram.

Kapitel 4 bygger på att utreda och beskriva gällande dröjsmålsbestämmelser. Även gränsdragningar mellan dröjsmål och skada kommer att behandlas. Vissa empiriska fakta kommer att presenteras i denna sammanställning.

Kapitel 5 behandlar ersättningar vid dröjsmål för vägtransporter. Dessutom kommer olika uttalande och kommentarer som framkommit under mina intervjuer att infogas för att ge en beskrivning över branschens ersättningspraxis.

Kapitel 6 redovisar de reflektioner och slutsatser jag kommit fram till under studien.

Därefter följer förteckningar över använda förkortningar, rättsfall och litteratur- och källförteckning.

I *bilagorna* kommer en presentation att ske av de bestämmelserna som utgör underlag för min studie. Det frågeformulär som använts som grundstomme vid intervjuerna kommer också att presenteras här.

2 Metod

Syftet med detta kapitel är att visa nyttjade metoder i uppsatsarbetet. Avsnittet inleds med att beskriva undersökningen och fortsätter sedan med datainsamlingsteknik och källkritik. Slutligen diskuteras resultatens tillförlitlighet.

2.1 Ämnesval och personlig referensram

Jag bestämde mig tidigt för att inrikta arbetet på att försöka knyta samman mina kunskaper om flödeseffektivitet, som jag fått mig till del under mina företagsekonomiska studier, och de juridiska bestämmelser som angränsar till detta. Med företagskulturer i näringslivet som strävar mot ökad rationalisering kändes det naturligt att skriva om dröjsmål eftersom det orsakar effekter som inte är önskvärda inom produktionsarbete. Att uppsatsarbetet inriktades på att undersöka vad som är gällande rätt och branschpraxis för dröjsmålsersättningar vid vägtransporter beror på att jag anser att godsförse-ningar har alltför negativa kundeffekter. Dessutom ställer jag mig frågande till om de lagreglerade ersättningsnivåerna är relevanta då de är minst 13 år gamla. Uppsatsens struktur påverkas av att jag förutom de juridiska studierna även har en kandidatexamen i företagsekonomi med fördjupning inom Supply Chain Management. En person med annan bakgrund hade möjligtvis valt ett annat upplägg eller angreppssätt.

2.2 Övergripande idé

Efter ett antal funderingar, utifrån olika artiklar och samtal med olika personer inom speditorsbranschen, kom jag fram till att dröjsmålsersättningar vid vägtransporter skulle bli intressant att fördjupa sig i. Genom att läsa olika grundläggande böcker som rekommenderats i ämnet fann jag att det skulle vara intressant att se om det som skrevs om CMR och VTL används i praktiken. Dessutom tycker jag att den svenska litteraturen verkade relativt fattig på rättsfall så det väckte mitt intresse att få ta del av rättsliga avgöranden i närliggande länder för att verifiera det som skrivits.

Utifrån den teoretiska genomgången ville jag sedan undersöka om det förelåg överensstämmelse mellan teori och praktik. Dels när det gäller ersättningsnivåer men även få andra kommentarer inom ämnesområdet från folk som är ute i branschen. Valet av företag styrdes av att jag ville ha speditorsföretag med mångårig branschfarenhet och relativt många uppdrag. Dessutom ville jag ha företag där vissa är inriktade på interna transporter, andra europeiska och utomeuropeiska uppdrag, för att kunna få en så heltäckande bild som möjligt. Med bakgrund av den teoretiska genomgången och det

som framkommit under företagsintervjuerna ville jag sedan göra en sammanställning utifrån det uppställda syftet.

2.3 Teoretisk undersökning

Efter det att mitt intresse väckts, framförallt genom Jan Rambergs bok ”Spedition och fraktavtal”, valde jag att leta närmare i vad som framkommit vid VTLs tillkomst. Utifrån detta inhämtade jag teoretiskt material och information i olika böcker, tidskrifter och databaser. Mina sökvägar för att hitta relevant material kan inte betecknas som innovativa, eftersom jag använt mig av bibliotekets databaser för artiklar och böcker, tidigare läst litteratur och handledare och intervjuade personers tips. Även om sökmetoden inte är så nytänkande så är den i alla fall beprövad. Under uppsatsens gång har jag använt mig av ett antal olika sorters sökord för att få fram relevanta uppslag ifrån Lolita, Rixlex, Rättsbanken och andra databaser. De sökord som jag främst använt mig av har varit; carrier, CMR, compensation, delay, delivery, dröjsmål, dröjsmålsersättning, ersättning, ersättningsskyldighet, frakt, fraktavtal, försening, gods, godsbefordran, leveransförsening, materialadministration, materialhantering, NSAB, time-limit, skadestånd, spedition, speditör, transport, transportansvar, transportorganisation, transporträtt, varuhavare, vägtransporter, VTL och vägtransportlagen.

När det gäller rättsfallstudierna har det funnits ett begränsat underlag ifrån svensk rätt, vilket medförde att jag letade relativt mycket efter internationella avgöranden. Sökning efter dessa har skett på det juridiska biblioteket i Lund och Göteborg med hjälp av tillmötesgående bibliotekspersonal. Det visade sig att jag utifrån de internationella avgörandena inte enbart kunde verifiera det som tidigare skrivits, utan även ha möjlighet att dra slutsatser om andra ersättningsbara situationer.

Under arbetets gång antogs nya NSAB 2000, vilken trädde i kraft 1998-06-01. Jag har valt att hänvisa till nya NSAB, trots att jag i början tillämpade den äldre versionen. Att jag valde den alldeles färskaste framställningen beror på att jag vill använda material som är så aktuellt som möjligt. Det har ännu ej utkommit några kommentarer till årets version, så jag har försökt att använda mig av den tidigare utformningens kommentarer i den utsträckning som detta verkar möjligt. I vissa fall, när NSAB 2000 inneburit en betydelsefull förändring mot NSAB 85, kommer kommentarer om detta att infogas.

2.4 Empirisk undersökning

Jag ville ha speditörsföretag med mångårig branschfarenhet och relativt många uppdrag där vissa är inriktade på interna transporter, andra europeiska och utomeuropeiska uppdrag. Utifrån dessa kriterier gjorde jag ett urval. Detta skedde med hjälp av telefonkatalogens, internets och årsredovisningars upplysningar om företagen.

Vid undersökning av dessa företag hade jag att använda mig av en kvalitativ eller kvantitativ studie.⁹ Jag trodde att mycket av informationen skulle kunna gå förlorad om respondenten fick en enkät att fylla i, utan möjlighet till förklaringar och kompletterande frågor. Alltså ansåg jag att kvalitativa intervjuer skulle vara bättre än en kvantitativ enkätundersökning. Att jag valde telefonintervjuer istället för personliga besök beror på att jag antog att det skulle bli alltför kostsamt att resa till olika företag för att undersöka en så relativt avgränsad frågeställning som denna uppsats behandlar. Intervjuernas förläggning till ett senare skede i arbetet har sin grund i att jag ville ha god teoretisk kunskap före undersökningen. För att få så sanningsenliga uppgifter som möjligt har jag lovat att behandla svaren konfidentiellt. De företag som ingått i studien har varit; ASG European Road Transport AB, BTL Sweden AB, DHL, Fraktarna International AB, Lastbilscentralen, Nordisk Transport Sverige AB, Posten Logistics AB och United Parcel Service. Jag har även varit i kontakt med andra företag där jag fått information som varit indirekt värdefull.

2.5 Källkritik av primär- och sekundärdata

Källkritiken behandlar förvrängning av den information jag använt. Det finns fyra källkritiska kriterier, nämligen äkthetskriteriet, tendenskritik, samtidighetskriteriet och beroendekritik.¹⁰

Intervjuer har skett med formellt tillsatta personer inom valda företag och därav anser jag mig ha uppfyllt *äkthetskriteriet* eftersom risken för att jag skulle intervju en person som inte är anställd inom åsyftat företag får betraktas som obefintlig. Eftersom många oberoende författare, behandlar ersättningsfrågor vid dröjsmål i den litteratur som jag använt mig av får äkthetskriteriet anses uppfyllt. Detta gäller i alla högsta grad även de rättsfall jag studerat eftersom de i många fall är resultat av avgörande som är fattade av ländernas högsta instanser.

Tendenskritiken behandlar respondenternas uppfattning om sin situation och dess inverkan på intervjuerna. En viss risk kan ha förelegat att respondenterna velat framhålla företagets situation som bättre än den är i verkligheten och att de, för att dölja sin okunskap, hittat på svar på en ställd fråga.¹¹ Detta kan ha medfört vissa snedvridningseffekter av resultatet. Jag har dock inte haft någon anledning att misstänka att något liknande kan ha skett då alla verkar ha svarat sanningsenligt. Tecken på att svaren torde vara uppriktiga visades genom att respondenterna vid några tillfällen sa att de ej hade möj-

⁹ Lundahl, U. & Skärvad, P-H., Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, s. 81 f.f.

¹⁰ Alvesson, M. & Sköldeberg, K., Tolkning och reflektion – vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod, s. 41-45.

¹¹ Detta kallas för ”intervjuareffekt” enligt Halvorsen, K. Samhällsvetenskaplig metod, s. 89.

lighet att besvara vissa frågor då de ansåg informationen vara alltför konfidentiell.

Samtidighetskriteriet anser jag mig ha uppfyllt då intervjuerna skett under en samlad tidsperiod av tre veckor i den senare delen av uppsatsskrivandet och den studerade sekundärdatan är framförallt från mitten av 80-talet fram till dagens datum.

Jag har försökt att undvika ett beroendeförhållande, och därigenom *beroendekritik*, genom att jag valt expeditörsföretag som inte borde ha någon större kontakt, då de till stor del betraktar varandra som konkurrenter. En viss grad av beroendekritik kan dock framföras då många av de olika källor som jag har använt mig av utgår ifrån samma grund, nämligen gällande rätt. För att minimera risken för att jag skulle bli alltför styrd och påverkad av en författares åsikter försökte jag till viss del även använda författare som har verkat oberoende av varandra i olika länder. Jag har försökt att spåra det skrivna till vad som verkar vara ursprungskällorna och hoppas därav ha funnit den mest objektiva tolkningen.

2.6 Resultatens tillförlitlighet

Vid analys av resultatets tillförlitlighet kan två metoder användas, nämligen validitet och reliabilitet.¹²

Validitet undersöker resultatets giltighet och om min undersökning resulterar i logiska slutsatser utifrån logiska frågeställningar. Min studie är inte inriktad mot att försöka statistiskt bevisa eller motbevisa att ett visst förhållande råder. Den är istället utformad att genom kvalitativa intervjuer undersöka hur stor ersättning som egentligen utgår vid dröjsmål. För att skapa bra förutsättningar för att behandla relevanta saker, har jag genom arbetet använt både skriftliga och muntliga källor. Jag anser att detta minskar risken för snedvridningseffekter eftersom jämförelse mellan två olika källor ger möjlighet till att se om något saknas i framställningen.

Validitet kan uppdelas i inre och yttre validitet.¹³ Inre validitet visar hur den insamlade datan mäter vad den avser att mäta. Yttre validitet analyserar om mina svar är tillförlitliga.

De resultat jag kommit fram till utgår ifrån fakta som framkommit i litteraturen, rättspraxis och vid intervjuer. Eftersom grunden till uppsatsen ligger i teoribildningen och rättspraxis får man anta att så länge dessa anses gällande, är även de grundläggande dragen i min undersökning korrekta. För att också få bra validitet i empirin har jag vid varje intervjutillfälle försökt att

¹² Halvorsen, K. Samhällsvetenskaplig metod, s. 41-43.

¹³ Lundahl, U. & Skärvad, P-H., Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, s. 87-90.

förklara bakgrunden till frågorna och varför jag frågar om vissa fakta för att undanröja eventuella missstolkningar av mina frågeställningar. Kombinationen teoribaserade frågor och försök till klara frågor vid intervjuerna, bidrar till förutsättningar för god *inre* validitet.

Jag har genomfört intervjuer med personer på olika positioner inom företagen. Då tiden är en konkurrerande faktor vid hantering av gods föreligger det vissa skillnader i ersättningsnivåer mellan företagen. Dessutom var det en markant skillnad mellan företagen rörande vilket sätt de arbetade med kundservice och ökad kundnytta. Eftersom intervjuföretagen kan anses vara väl representerade bland de mest anlitade speditorsföretagen borde mina resultat vara väl överensstämmande med merparten av liknande företags uppfattningar, vilket torde medföra en hög *yttre* validitet.

Det finns olika nackdelar med min kvalitativa undersökning. Eftersom jag inte studerat några statistiska samband mellan den teoretiska och empiriska undersökningen kan det finnas vissa snedvridningseffekter. Valet av frågeställningar har grundat sig på ett subjektivt urval, inte på ett bevisat samband mellan förekomsten av teoretiska grunder och frågeställningar.

Reliabiliteten mäter hur pålitlig min undersökning är.¹⁴ Kommande undersökare skall i det ideala fallet kunna komma fram till samma resultat som jag fått fram om de använder sig av samma undersökningsmetod som den använda. Min förhoppning är att detta skall vara fullt möjligt då händelseförloppet inom undersökningen har beskrivits ovan och bör kunna följas utan problem. Reliabiliteten är en förutsättning för att min uppsats skall vara valid.¹⁵

¹⁴ Halvorsen, K., Samhällsvetenskaplig metod, s. 41-43.

¹⁵ Lundahl, U. & Skärvad, P-H., Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, s. 87-90.

3 Dröjsmålsbestämmelsernas framväxt

I detta kapitel kommer en beskrivning ske av vilka regleringar och allmänna bestämmelser som föreligger för vägtransporter. En viss bakgrund till dess framväxt kommer också att behandlas.

3.1 CMR och VTL

På styckegodsområdet och vid biltransporter ingår de flesta transportavtalen formlöst och muntligt, oftast per telefon. I vissa fall finns det årsavtal, men de är av generell karaktär med fokusering på prisuppgifter för olika destinationer och godstyper, och i andra fall bekräftas fraktavtalet i efterhand via efterföljande transportdokument.¹⁶ Det får anses vara ganska egenartat att formlösheten är så omfattande när man betänker de stora varuvärdena som transporteras och de stora fraktbeloppen det kan vara tal om. Men vissa rättsliga regleringar finns det dock och nedan kommer en redogörelse ske för de främsta av dessa.

De dröjsmålsbestämmelser vid vägtransport som föreligger idag har en internationell och historisk bakgrund. I Genève avslutades 1956 en konvention om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg. Vanligen kallas den för **CMR** efter den franska benämningen ”*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*”, vilken finns bifogad i Bilaga II.

1960 tillsattes en utredning i Sverige för att se över behovet av lagstiftning med anledning av ett svenskt tillträde till konventionen, men även för att fastställa huruvida inrikes befordran borde underkastas motsvarande reglering i samband med den väntade lagstiftningen avseende internationell befordran. Sex år senare avlämnade utredningen sitt första betänkande, ”Vägfraktavtalet I – Internationell befordran”.¹⁷

Sverige tillträdde CMR 1969 och i samband med detta infördes ”Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg” (allmänt kallad CMR-lagen). I denna lag föreskrivs att konventionstexten, kompletterad med ett fåtal nationella bestämmelser, skall tillämpas såsom svensk lag.¹⁸ Konventionstexten publicerades genom en särskild kungörelse, ”Kungörelse (1969:91) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen”.

¹⁶ Ekelund, Per, Transportaftaler, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, Danmark, 1991, s. 109. Att så är fallet har även framkommit under mina intervjuer.

¹⁷ SOU 1966:36

¹⁸ Således använde man promulgationsmetoden, dvs. konventionstexten som sådan lät man gälla som svensk lag.

Utredningens slutbetänkande, ”Vägfraktavtalet II – Förslag till lag om vägfraktavtal”, avgavs 1972.¹⁹ Häri angavs förslag om transformering²⁰ av CMRs bestämmelser till svensk lag, vilket utmynnade i en proposition med förslag till lag om inrikes vägtransport. Förarbetena till lagen återfinns i SOU 1972:24, prop. 1974:33, LU 1974:15 och rskr. 1974:237. Lagförslaget resulterade i ”Lag (1974:610) om inrikes vägtransporter” som trädde i kraft den 1 januari 1975. Lagen brukar i allmänhet kallas för *Vägtransportlagen (VTL)* och finns i Bilaga I.

VTL är tvingande i den bemärkelsen att dess bestämmelser i princip inte får åsidosättas genom avtal som är till nackdel för transportkunden. Lagen är även tillämplig på transport mellan två orter i Sverige som till någon del går över ett annat lands område.²¹ Det finns däremot inget som hindrar att transportören tar på sig förpliktelser som går utöver vad som gäller enligt lagen. CMR gäller fullt ut inom konventionens tillämpningsområde och är tvingande i båda riktningarna. Det är således varken tillåtet att avtala om bestämmelser som är till nackdel eller fördel för varuägaren.

Om transporten påbörjas och avslutas inom Sverige regleras fraktförarens ansvar för det omhändertagna godset av VTL. Transporter som innebär ett gränsöverskridande regleras istället av CMR.

3.2 NSAB

Inom vägtransportområdet förelåg det i många år juridisk förvirring om kriterierna för speditörernas ansvar som fraktförare. Innan *Nordiska Speditörsförbundets Allmänna Bestämmelser om Spedition, Transport och Lagring (NSAB)* tillkom 1919 fanns det inte någon samlad rättslig reglering rörande spedition för de nordiska länderna. NSAB har framkommit genom förhandlingar mellan de olika transportorganisationer och anses utgöra ett så kallat ”agreed document”. Sedan tillkomsten har bestämmelserna reviderats ett antal gånger och dagens nyreviderade version heter NSAB 2000 och började gälla den 1 juni 1998, och finns i Bilaga III.

NSAB är en överenskommelse mellan varuägare och transport- och speditörsföretagen, de senare företrädda av Nordiskt Speditörförbund, där Transportindustriförbundet representerar Sverige.

De nordiska speditörerna har regelmässigt och sedan en lång tid tillbaka tillämpat NSAB och därav skulle man kunna förvänta sig att dessa betraktas

¹⁹ SOU 1972:24

²⁰ Genom transformering stöps konventionstexten om så att den i så stor utsträckning som möjligt anpassas till svensk lagstil.

²¹ Prop. 1974:33 s.61.

som handelsbruk. Men speditörsbestämmelserna anses inte betraktas som handelsbruk i sin helhet utan måste göras till en del av varje individuellt avtal. Därav finns det inget som hindrar att en domstol, som med hänsyn till omständigheterna, anser det oskäligt betungande för speditörskunden att drabbas av den regel som handelsbruket omfattar. Några särskilda krav på hänvisningstexten och det särskilda sättet att upplysa uppdragsgivaren om dess kännedom anses inte krävas, annat än möjligen i Danmark.²²

Freddy Sandahl, VD i Transportindustriförbundet, nämner att NSABs bestämmelser ”är internationellt sett unika och har en stark ställning på transportmarknaden och i domstolarna. De är också ett slående exempel på praktiskt nordiskt samarbete.”²³ Ett ytterligare belegg för att stor hänsyn bör tas till NSABs bestämmelser är uttalandet från Industriförbundets Stig Karlsson om att ”NSAB 2000 återspeglar den praxis som finns på marknaden”. Dessutom tillämpas de sedan ett år tillbaka även på den utomnordiska transportmarknaden såsom Estland, Lettland och Litauen. Han tror dock att man kommer att försöka finna individuella lösningar, eftersom NSAB 2000 inte är en norm för hela marknaden.²⁴

²² Ramberg, Jan, Spedition och fraktavtal, s. 39-44.

²³ Pressmeddelande 1997-05-21 ”Transportindustriförbundet antar NSAB 2000” på <http://www.swedfreight.se/prnsab.htm>.

²⁴ Gunnar Dahllöfs artikel ”Nya regelverket NSAB 2000 äntligen i hamn: Frakten tillbaka om speditören inte håller skriftligt tidslöfte”, Transport och Hantering, 1997:6/7, s. 37-38.

4 Dröjsmål

Under detta kapitel kommer den huvudsakliga beskrivningen ske av vad som i korta drag avses med dröjsmål och hur bedömning sker av dröjsmål som varat en relativt lång tidsperiod. Såsom tidigare nämnts är VTL gällande för transporter inom landets gränser och CMR tillämplig när det är gränsöverskridande bestämmelser. Eftersom bestämmelserna är mycket snarlika har jag som utgångspunkt valt den svenska lagtexten. Tillägg kommer att ske med NSABs bestämmelser när de har förtydligande karaktär eller skiljer sig från lagreglerade föreskrifter. Även olika empiriska kommentarer kommer att infogas.

4.1 Dröjsmål med godsets utlämnande

4.1.1 Leveransfrist

Enligt VTL 27§²⁵ anses dröjsmål med godsets avlämnande föreligga när godset inte har utlämnats inom den avtalade tiden, s.k. *avtalad leveransfrist*. Det kan vara svårt att komma fram till vad som anses avtalat om parterna har överenskommit om en tidsperiod, exempelvis fem dagar, och inte ett visst datum.²⁶

Är det så att parterna inte har överenskommit om någon bestämd tid anses dröjsmål föreligga när den faktiska befordringstiden överskrider vad som, med hänsyn till omständigheterna, skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare, s.k. *skälig leveransfrist*.

Leveransfristen bestäms således med utgångspunkt från vad avsändaren och fraktföraren avtalat. Har inget avtal träffats härom skall leveransfristen fastställas utifrån en objektiv skälighetsbedömning. Om det är så att man träffat en överenskommelse om leveransfristen sker alltså en strängare bedömning av fraktförarens ansvar vid ett eventuellt dröjsmål.

En allmänt antagen huvudregeln är att transportörens vårdplikt, och därmed vårdansvar, börjar vid godsets omhändertagande på avsändningsorten. Den består tills avlämnande på mottagningsorten sker efter fullgjord transport.²⁷ Enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer krävs normalt att skadelidande kan visa att det är någon som vållat skadan. Fraktföraren har således ett utsträckt ansvar enligt VTL och kan enligt bestämmelserna bli ansvarig för skada oberoende om vållandet ligger honom till last eller ej. I praktiken bor-

²⁵ Motsvarar CMR Artikel 19.

²⁶ Vanligen konstrueras en period om efter egentlig betydelse, se exempelvis *Adamson & Sons v. Liverpool & London & Globe Insurance Co.* (1953) 2 Lloyd's Rep. 355.

²⁷ Grönfors, K., *Tidsfaktorn vid transportavtal*, s. 85.

de bedömningen av om fraktföraren använt en längre tid än vad en omsorgsfull fraktförare skäligen får anses ha behövt, bli densamma som om det varit fråga om att avgöra om fördröjningen orsakats av fel eller försummelse från fraktförarens sida. Hänsyn skall således tas till omständigheterna i det särskilda fallet och vad som kan krävas av en omsorgsfull fraktförare i samma situation.²⁸

I VTL ges inte så mycket tolkningshjälp med vad som avses med skälig leveransfrist, men vid samlastning anges att man även skall beakta den tid som krävs för att samla full last. I samband med en bedömning av vad som kan anses vara skäligt skall man ta hänsyn till romarrättens bonus pater familias, vilken i det här fallet skulle kunna förstås som den pliktrogna, lojala fraktföraren som alltid sörjer för säker befordring för sitt gods. Denna standard innebär en viss tolerans. Vid ett avgörande är man även tvungen att ta hänsyn till ett antal olika faktorer och speciella omständigheter i det enskilda fallet såsom godstyp, transportfordon, instruktioner som avsändaren gett till fraktföraren, tillåten körtid och rådande vägförhållande.²⁹ Det är inte att anse som dröjsmål om en bil kommer en eller två dagar sent från en näreuropeisk destination om det exempelvis beror på att fraktföraren inte ville forcera resan, det var nödvändigt att köra utanför en by där det var demonstrationer eller att det var erforderligt att avlägga ett kortvarigt verkstadsbesök.³⁰ Men i exempelvis ett brådsakande fall där fraktföraren var specialiserad på transporter till Grekland från Belgien ansågs 12 dagars försening vara alltför lång tid.³¹

När den avtalade leveransfristen upphört, utan att fraktföraren lämnat ut godset, kan han undgå ansvar endast i den utsträckning som han lyckas visa att det beror på någon av de ansvarsbefriande grunderna som anges i VTLs 28-30 §§³², vilka beskrivs närmare i avsnitt 4.4.1 där även andra rättsliga avgörande som kan ha betydelse framgår.

Speditörens dröjsmålsansvar är ett ansvar för att godset kommer fram i skälig tid (utan tidslöfte). I NSABs 6§ framgår att man vid en bedömning av skälig tid skall ta hänsyn till de uppgifter om förväntad framkomsttid som speditören lämnat i sin marknadsföring eller i samband med avtalets ingående. Om specificering ej skett skall man vid avgörande om rimlig transporttid ta hänsyn till vilken tid som motsvarande transporter med samma destination, resväg och gods utförs på.

²⁸ Prop. 1974:33 s. 102.

²⁹ Herber, R., & Piper, H., CMR: Internationales Strassentransportrecht, artikel 15 och 19, Putzeys, J., Le Contrat de Transport Routier de Marchandises, paragraf 704, Thume K-H mfl., Kommentar zur CMR, artikel 18 och 19, Theunis, J., International Carriage of goods by road, s. 95-96.

³⁰ Ekelund, P., Transportaftaler, 1991, s. 146.

³¹ Comm. Brussels, 19 November 1973, JCB 1974, p. 441.

³² Motsvarar CMRs Artikel 17-19.

4.1.2 Tidsgaranti

Tidsgarantier är något som inte börjat tillämpas förrän det senaste årtiondet. I början av 1980-talet skrev exempelvis Jan Ramberg att det var "oförnuftigt" att lämna tidsgarantier.³³ Nu verkar det dock som om tidsgaranti lämnas i allt större utsträckning och i nya NSAB har man även preciserat vad som avses med begreppet. Med tidsgaranti avses enligt NSAB 6§ att speditören har ett ansvar för att godset kommer fram inom den tid (med tidslöfte) som skriftligen avtalats eller som överenskommit i offerten. Om inte annat är avtalat blir speditören fri från ansvar om garantin ej kan hållas p.g.a. ansvarsbefriande omständigheter såsom exempelvis förseningar i tullen, trafikolyckor, snöskred som stänger framkomligheten och strejker.

Den nya paragrafen i NSAB 2000 om transport med tidslöften (6§) innebär inte någon skillnad i praktiken hävdar Transportindustriförbundets VD Freddy Sandahl och kallar den nya skrivningen "semantik". Han säger att "transportörens skyldigheter, i händelse av en försening, nu uttrycks mera preciserat och pedagogiskt". Transportköparna verkar dock vara av en annan åsikt och talar om "genombrott". Eller såsom Björn Sköld, VD i Sandviken Service och ordförande i nordiska transportköparnas förhandlingsgrupp, säger "i gamla NSAB 85 talas bara om transporter 'inom skälig tid', medan speditörens ansvar i nya NSAB preciseras för transporter med respektive utan tidslöfte." Han anser att detta är en ordentlig skärpning eftersom man nu kan tala om verkliga löften som, om de inte infrias, leder till ersättnings-skyldigheter gentemot kunden.³⁴

Enligt ett notisfall, NJA 1994 A 2, kom HD fram till att ett garantiåtagande endast gäller om alla rekvisit som ett garantiåtagande grundas på är uppfyllda. Huvuddragen i detta fall var att ett annonsföretag i Malmö anlidade en budfirma för att få ett annonsoriginal levererat till ett tryckeri i Västerås senast klockan halv sju dagen därpå. Leverans skedde för sent och för att lindra skadan för huvudmannen såg sig annonsföretaget tvingat att införa annonsen i en annan tidning till en kostnad av 25.000 kronor. Annonsföretaget stämde budfirman på skadestånd motsvarande denna kostnad. HD utgick i sin bedömning från att ställföreträdaren för budfirman fått klart för sig att uppdraget gällde ett annonsoriginal och att tidsfaktorn var avgörande för annonsföretagets vilja att lämna uppdraget. HD konstaterade även att budfirman hade gett besked om att det var "inga problem" och att "det där skall vi lösa". Däremot hade parterna inte diskuterat konsekvenserna av vad som skulle hända om annonsoriginalet inte kom fram i rätt tid. Slutsatsen blev att vad som framkommit vid transportavtalets tillkomst inte kunde anses innebära att budfirman lämnat en sådan garanti som annonsföretaget påstått. Det kunde enligt HD inte ens anses förelegat någon skyldighet för budfirman att

³³ Ramberg, J., Spedition och fraktavtal med kommentarer till Nordiska Speditörsförbundets Allmänna Bestämmelser, s. 72.

³⁴ Vilket framgår av Gunnar Dahllöfs artikel "Nya regelverket NSAB 2000 äntligen i hamn: Frakten tillbaka om speditören inte håller skriftligt tidslöfte", Transport och Hantering, 1997:6/7, s. 37-38.

”i samband med avtalets tillkomst klargöra att en sådan garanti inte gällde” Budfirman ansågs därmed inte ansvarig för de kostnader som annonsföretaget drabbats av.

Utgångspunkten verkar vara att transportören inte påtar sig en ovillkorlig skyldighet att avlämna godset senast vid en viss tidpunkt, allra minst vid ett visst klockslag, såvida det inte uttryckligen avtalats. Även om sådan avtalsreglering finns är det därmed inte klargjort att transportören påtagit sig ett, i förhållande till lagstiftningen, strängare garantiansvar.³⁵

4.1.3 Empiriska fakta

När det gäller antalet dröjsmål var flertalet företag mycket förtegnade då de anser det vara alltför konfidentiell information. De företag som däremot har varit villiga att svara på frågan har alla svarat att varorna kommit fram i rätt tid i 95-98% av fallen. En respondent, som arbetade på ett företag med förmånliga dröjsmålsersättningsvillkor, sa att ”frågan är om det inte lovas lite för mycket utan att det egentligen händer någonting. Uppföljning av vad som egentligen sker är mycket dålig.” Det fanns även ett flertal företag som inte kunde redovisa några uppgifter över antalet dröjsmålsfall och hur mycket ersättning som utbetalas vilket framgick med önskvärd tydlighet eftersom man sa att ”det kan väl inte vara så intressant för oss att veta”.

Det har genom undersökningar visat sig att de olika företagen arbetade mycket olika när det gällde att tidsgarantera transporter. En respondent sa att de ”inte kan tidsgarantera några transporter, det har killarna på risk management räknat ut”, en annan svarade att ”tidsgarantier lämnas sällan, utan den egna turlistan är den som främst gäller”. En tredje sa att ”tidsgaranti lämnas sällan till aldrig”. Men det fanns även företag som verkade jobba med en helt annan utgångspunkt. Någon respondent sa att ”tidsgaranti utgår för allt under 1000 kg. Det innebär att om godset inte kommit fram dagen efter utgår fraktersättning. I vissa fall gäller dock 2 dagars leveranstid, såsom vid leveranser på Österlen, Stockholms skärgård och andra svårtillgängliga platser dit vi inte kör så ofta.” Vid ett av företagen preciserades leveransen på så sätt att man kunde tidsgarantera avlämning till att ske antingen före 7, 12 eller 22 kommande dag. Om leverans inte skedde inom den utsatta tiden utgick ersättning till kunden – men endast om kunden själv begärde det. När det gäller europeiska transporter är det dock andra regler som anses gälla, eller som en respondent uttryckte det att ”leveranserna kan slå på +/- en dag beroende på vad det är för tid på året. Detta har medfört att

³⁵ Jämför Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal, s. 97 ff. Det påpekades i budfirmans revisionsinlägga att det borde anses normalt att vid upphandling av transporttjänster sluta transportavtal på så sätt som skett mellan budfirman och annonsföretaget. Vidare framgick det att ”kunden framför att han är angelägen om att hans gods skall vara på en viss plats vid ett visst tillfälle och transportören svarar, efter kontroll av tidtabeller, att det inte är något problem. Om detta kan anses innefatta en garanti från transportörens sida skulle detta få enorma återverkningar inte enbart inom transportnäringen utan även inom stora delar av näringslivet.”

vi inte anser oss ersättningsskyldiga förrän sändningen blir försenad mellan 48-72 timmar och däröver.”

Under studien har det framgått att godset i många fall är ”kostnadsgaranterat”, dvs i förhållande till vad det kostar kan man få en garanti på att det kommer fram mer exakt. Eller såsom en respondent uttryckte det ”självkänt går det att teckna avtal om tidsgaranterade transporter – men det kostar!!!”

4.2 Dröjsmål som övergår till gods förlust

4.2.1 Rättslig reglering

Enligt det första stycket i VTLs 31§³⁶ har varuhavaren rätt till ersättning som om godset gått förlorat, om det är så att det inte tillhandahålls inom en viss tidsfrist.

Det finns olika sätt att beräkna tidsfristen beroende på om det träffats ett särskilt avtal eller inte angående senaste tidpunkt för godsets utlämnande. Fristen är, om avtal har träffats om en senaste utlämningstidpunkt, *30 dagar* beräknat från den dag då godset enligt avtalet senast skulle ha utlämnats. Har avtal inte träffats om detta är fristen *60 dagar*, vilket beräknas från den dag då fraktföraren tog emot godset till befordran. Skillnaden motiveras av önskemålet att som utgångspunkt för fristens beräkning ha en dag som är lätt att fastslå. Enligt NSAB 21§ gäller samma tidsfrist för internationella transporter. I viss litteratur har framgått att man för utomeuropeiska transporter brukar räkna 90 dagar efter den tidpunkt när godset borde ha kommit fram.³⁷ I NSAB sägs att en tidsfrist på 60 dagar från den tidpunkt godset borde ha kommit fram gäller även för övriga transporter

När den ifrågasatta fristen har löpt ut, utan att utlämnande av godset skett, kan uppdragsgivaren göra gällande att godset i ersättningshänseende skall betraktas som förlorat. Gentemot de ersättningskrav som uppdragsgivaren har kan fraktföraren, efter nämnda frists utgång, inte skydda sig genom att visa att godset faktiskt finns i behåll på någon annan ort än bestämmelseorten. Fraktföraren får således finna sig i att godset skall betraktas som förlorat, även om det finns bevarat. Gentemot uppdragsgivarens yrkande om ersättning har fraktföraren givetvis möjlighet att invända att förlusten orsakats av omständigheter som han inte svarar för. Man skall dock beakta att det endast är uppdragsgivaren (inte fraktföraren) som har rätt att åberopa presumtion om godsets förlust. Ersättningen bestäms på samma sätt som när uppdragsgivaren styrkt att godset gått förlorat. Uppdragsgivaren är i detta

³⁶ Motsvarar CMR artikel 20.

³⁷ Vilket motsvarar regeln om icke leverans i FBL-dokumenterna. (FBL 18§ - ” godset anses vara försvunnet, såvida det ej kommit fram 90 dagar efter avtalad eller stipulerad ankomst-tidpunkt).

sammanhang avsändare så länge inte mottagaren gjort gällande sin rätt att inträda i fraktavtalet och påkalla dess fullgörande.

Det förhållande att uppdragsgivaren fått ersättning för godset med stöd av denna presumptionsregel medför inte att han förlorar rätten att begära att få ut godset om det återfinns. Uppdragsgivaren kan, när han tar emot ersättningen för godset, skriftligen begära att han blir underrättad om godset skulle komma tillräta inom *ett år* från det att ersättningen utbetalats. Denna begäran skall bekräftas skriftligen av fraktföraren. Sker underrättelse till uppdragsgivaren att godset kommit tillräta skall han, om han önskar godset utlämnat till sig, begära godset utlämnande inom 30 dagar från det att underrättelsen skedde. Uppdragsgivarens fria val innebär alltså att han aldrig kan tvingas att ta emot det tillrättakomna godset om 30- eller 60-dagarsfristen gått till ända.

En förutsättning för att fraktföraren skall vara skyldig att lämna ut godset till uppdragsgivaren är naturligtvis att den utbetalda ersättningen återbetalas. Den del av ersättningen som avser nedlagd kostnad som blivit onyttig behöver inte återbetalas. Fraktföraren har rätt att få ersättning för frakt i den mån han utfört den avtalade transporten.

Om uppdragsgivaren inte begär att bli underrättad vid den händelse att godset skulle komma till rätta när han tar emot ersättning för godset, får fraktföraren föfoga över godset i överensstämmelse med vad som gäller enligt lagen på den ort där godset återfinns. Samma sak gäller om uppdragsgivaren inte begär att få godset utlämnat inom 30 dagar från det att han underrättats om att godset har kommit till rätta och om godset återfinns först efter utgången av ettårsfristen.³⁸ Fraktförarens fria föfoganderätt över godset kan dock hindras p.g.a. andra förpliktelser. Exempelvis kan det vara så att fraktförarens försäkringsgivare ersatt uppdragsgivaren för förlusten av godset på grund av avtalad ansvarsförsäkring. Härav har man i lagtexten angivit att fraktförarens rätt att föfoga över godset är underkastad de inskränkningar som kan följa av ”tredje mans rätt”. Detta uttryck innebär att det endast är sådana rättighetshavare som fraktföraren är förpliktigad p.g.a. ett rättsförhållande som ligger utanför fraktavtalet.³⁹

Vid inrikes transporter finns det dock ett viktigt undantag från de ovan redovisade bestämmelserna - tillämpning skall inte ske av den internationellt gällande ettårsregeln.⁴⁰ Vid inrikes transporter är fraktföraren således skyldig att lämna uppdragsgivaren underrättelse om godset kommit tillräta oavsett hur lång tid som förflutit.⁴¹

³⁸ Denna bestämmelse motsvarar CMR artikel 20.

³⁹ Prop. 1974:33 s. 113-115.

⁴⁰ Ettårsregeln framgår av CMR artikel 32.

⁴¹ Prop. 1974:33 s. 114.

4.2.2 Empiriska fakta

En spontan kommentar från en respondent när frågan ställdes om det händer att godset övergår från att vara fördröjt till att betraktas som förlorat var att ”gods som kommer bort beror på att det är feladresserat, ej adresserat, oärliga människor eller att det blir stulet”. Vid följdfråga visade det sig att det var de anställdas oärlighet som var den huvudsakliga orsaken till godsförluster. En annan respondent sa också att den främsta orsaken är den egna personalen eftersom ”det tyvärr är så att det finns en del rötägg bland personalen som medför att eftertraktat gods inte kommer fram”. Hos en tredje respondent framgick det att gods försvinner regelbundet ”men allt är ändå inte stöld utan det kan till viss del även bero på felmärkning eller dålig märkning”. Under intervjuerna fick jag ett flertal gånger höra att det var den mänskliga faktorn som spelade in, men inte såsom jag tidigare trott i form av felmärkning, felsändning osv utan att det främst berodde på att attraktiva varor helt enkelt stals av personalen som hanterade godset. De fåtal företag som för statistik över försvunna varor räknar med att 0.05-0.1% av alla försändningar försvinner.

4.3 Dröjsmålsansvar

4.3.1 Ansvarsfrihetsgrunder

I vissa undantagsfall kan fraktföraren gå fri från dröjsmålsansvar. Enligt VTL 28§ gäller ansvarsfrihetsgrunderna om fraktföraren kan visa att dröjsmålet orsakats av:

1. fel eller försummelse av den berättigande,
2. sådan anvisning av den berättigande, som inte föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet,
4. förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.⁴²

När det gäller den *första* ansvarsfrihetsgrunden uppstår det inga oklarheter om vem som är den berättigade om det är så att mottagaren även är avsändare. Om så inte är fallet har två tolkningsalternativ framförts i motiven angående ”den berättigade”, dels utredningens tolkning, dels den som Sveriges Advokatsamfund förespråkar. Utredningen ansåg, utifrån tolkning av motsvarande bestämmelser i CMR, att fraktföraren skulle kunna åberopa fel eller försummelse till befrielse av ansvar, inte bara av den som begär ersättning, utan även av den som vid tidpunkten för handlingen eller underlåtenheten hade rätt att förfoga över godset. Advokatsamfundet ställde sig tvek-

⁴² I CMR Artikel 17 stycke 2 och stycke 3 samt Artikel 18 stycke 1 finns motsvarande ansvarsfrihetsgrunder.

sam till utredningens uttalande om att fraktföraren skall vara befriad från ansvar om skadan vållats av annan än den ersättningsberättigade. Som stöd för sin uppfattning hänvisade de bl.a. till de skyldigheter som lagts på avsändaren och de skadeståndsregler som är knutna till detta i förhållande till fraktföraren.

Departementschefen ansåg att det ej var tillfredsställande att omfattningen av transportörens ansvar blev beroende av huruvida ansvaret skulle kunna göras gällande av avsändare eller mottagare. Eftersom det är viktigt att det råder överensstämmelse mellan inrikes och internationell transporträtt i fråga om fraktförarens ansvarsgrunder, men eftersom meningarna var delade mellan de olika tolkningsalternativen, så ville inte departementschefen inta någon bestämd ståndpunkt utan överlämnade detta till rättstillämpningen. Därvid framgår det av propositionen att eventuell utländsk rättspraxis avseende motsvarande regler i CMR bör tillmätas särskild betydelse.⁴³

Enligt tysk rättspraxis har fraktföraren, om han har betalt ersättning till mottagaren, betalt med befriande verkan och kan ej bli ersättningskyldig till någon ytterligare. Här framgår det att det endast är den personen som har rätt att förfoga över godset som är att anse som den berättigade.⁴⁴

Exempel på vad som faller under denna ansvarsfrihetsgrund är när ett dröjsmål uppstått p.g.a. att en lastbil välte vilket orsakats av felaktig viktdeklaration av avsändaren⁴⁵ eller när förseningen berodde på att de tyska tullarna inte var villiga att läsa säljarens franska godsdocument^{46 47}.

Den *andra* ansvarsfrihetsgrunden har ett vidsträcktare användningsområde än den första eftersom den inte förutsätter fel eller försummelse från den berättigades sida. Ansvarsfrihet för fraktföraren inträder så snart han kan visa att dröjsmålet orsakats genom utförandet av en anvisning och att anvisningen meddelats av den berättigade. Men till denna huvudregel finns det även ett i lagtexten uttryckligt undantag. Fraktföraren går inte fri från ansvar om det är han själv som uppsåtligt eller av oaktsamhet har föranlett anvisningen genom exempelvis felaktiga upplysningar. Med anvisning menas i detta sammanhang, varje meddelande som den berättigade lämnar i fråga om transportens utförande. Det rör sig här inte bara om anvisningar som den berättigade lämnar med stöd av sin rätt att ändra fraktavtalet eller som svar på fraktförarens begäran om anvisning med anledning av hinder avseende transporten eller utlämnande. Även sådana anvisningar som avsändaren lämnar i fraktsedeln eller på annat sätt i samband med att fraktavtalet träffats

⁴³ Prop. 1974:33 s. 104-105. Har ej funnit något i övrig litteratur som verkar behandla den ovan diskuterade gränsdragningen.

⁴⁴ B.G.H. 6.7.79 (1980) 15 E.T.L. 863, 869-870.

⁴⁵ Pau 3.6.65, B.T. 1965.255 och Rouen 18.2.66, B.T. 1966.273.

⁴⁶ Vilket framgår av Paris 27.1.71, 1971 U.L.C. 151.

⁴⁷ Fler rättsfallsexempel gällande denna ansvarsfrihetsgrund finns att hitta i exempelvis O.L.G. Saarbrücken 21.11.74. (1976)11 E.T.L. 261, O.L.G. Nuremberg 14.6.65 (1971) 6 E.T.L. 247, O.L.G. Hamm 15.3.90, VersR 1991.361.

faller under denna bestämmelse. Det samma gäller anvisningar som mottagaren lämnar avseende godsets utlämnande.⁴⁸

Enligt den *tredje* ansvarsfrihetsgrunden undgår fraktföraren ansvar för dröjsmål om han kan visa att det beror på godsets bristfälliga beskaffenhet. Vad som avses med bristfällig beskaffenhet framgår inte av VTL eller CMR, men vissa rättsfall kan ge tolkningshjälp. Exempelvis kan nämnas att mjuk frukt som blir förstörd av sin egen vikt och skakningarna under färden anses vara skadade av sin inneboende kvalitet.⁴⁹ För varor som ruttnat under färden har det blivit olika ansvarsutgång beroende på olika omständigheter.⁵⁰ Men bristfällig beskaffenhet kan även dålig paketering inkluderas, dvs om det är förpackat eller staplat så dåligt att det inte är möjligt för godset att klara resan i fråga.⁵¹

Den *fjärde* ansvarsfrihetsbestämmelsen medför att fraktföraren, i överensstämmelse med CMR⁵², går fri från ansvar för dröjsmål som orsakats av ”förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga”. Det förekommer olika exempel på vad detta kan vara enligt rättspraxis. Om dröjsmålet beror på att det förelegat svårigheter för chauffören att få visum anses det ligga inom fraktförarens ansvarsområde.⁵³ Samma sak gäller normalt även vid isiga vägförhållande.⁵⁴ Om det är så att fraktföraren har god anledning att tro att en viss väg skall vara framkomlig, men finner att så inte är fallet och transporten är tvungen att vänta anses det vara oundvikligt.⁵⁵ Fraktföraren anses inte heller ansvara för dröjsmål som beror på strejker hos den egna eller kundens personal.⁵⁶

4.3.2 Samverkande skadeorsaker

Om fraktföraren är ansvarsbefriad enligt 28§ kan han enligt 30§ endast bli ansvarig i den utsträckning som de omständigheter för vilken han ansvarar har medverkat till dröjsmålet.⁵⁷

Bestämmelsen är tillämplig bland annat på den situationen att den dröjsmålslidande har medverkat genom eget vållande. Fraktförarens möjligheter

⁴⁸ Prop. 1974:33 s. 105.

⁴⁹ Clarke M.A., International carriage of goods by road: CMR s. 264.

⁵⁰ I fallen Paris 29.10.80, B.T. 1981.256, 1981 ULR. I 267 ansågs fraktföraren bära ansvaret och i Cass. 24.2.81, DMF 1982.74 ansågs varuägaren vara ansvarig.

⁵¹ Paris 6.11.79 (1980) 15 ETL 399.

⁵² Se artikel 17 andra stycket.

⁵³ Exempel på detta framgår av rättsfall OGH 8.4.87, Stra GuV 1987/11 p.23,26 där det förelåg svårigheter att få visum vid inresa i Saudi-Arabien.

⁵⁴ Bordeaux 9.2.72, B.T. 1972.114, 1974 U.L.R. I 341, Amiens 28.10.92, B.T.L. 1992.766.

⁵⁵ Rb Amsterdam 20.4.77, S & S. 1978 no. 194.

⁵⁶ Paris 27.5.80, B.T. 1981.435, Amiens 28.10.92, B.T.L. 1992.766. När det gäller den egna personalen anses detta fall normalt som force majeure men enligt författaren Putzey paragraf 742, som citerar författare Loewe, så passar detta förhållande även in här.

⁵⁷ Den 30 § motsvarar artikel 17 stycke 5 i CMR.

att erhålla jämkning av skadeståndet är inte begränsat av detta fall utan föreligger, oberoende av vållande från motpartens sida, så snart skadan till viss del orsakats av någon av de omständigheter som fraktföraren enligt 28§ inte skall ansvara för.⁵⁸

4.3.3 Kollektivt ansvar vid genomgångstransporter

Vid internationell befordran gäller vid genomgångstrafik särskilda bestämmelser, som framgår av VTL 43-46§§.⁵⁹ Enligt dessa bestämmelser kan en enskild fraktförare gå in som part i ett fraktavtal där befordran tidigare utförts av en eller flera fraktförare. Den enskilde fraktföraren som inträder i ett sådant avtal bildar ett kollektiv och ansvarar primärt solidariskt gentemot varuhavaren för hela befordringen. Reklamation kan ske hos någon av de solidariskt ansvariga fraktförarna. Motsvarande bestämmelser finns även i svensk rätt. Det är alltså så att om godset blivit försenat p.g.a. fraktförare A har uppdragsgivaren ändå möjlighet att rikta anspråk gentemot fraktförare B. Visar det sig att frakten gått förlorad under det första transportavsnittet kan anspråk inte riktas mot senare fraktförare. Detta beror på att dessa nämligen inte inträtt i fraktavtalet genom att ta emot godset och fraktsedeln som är förutsättningar för att fraktförarens ansvar inträder.

Ansvarsfördelningen mellan flera olika fraktförare som deltagit i genomgångsbefordran framgår av 45§ VTL. Fraktföraren som har orsakat skadan skall ensam svara för ersättningen. Har flera av fraktförarna orsakat skadan skall var och en av dem stå för ersättningen i förhållande till sin del av ansvaret eller i förhållande till sin andel av frakten. Fraktförare som har betalt ersättning kan återkräva denna jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare.

Om avsändaren har ordnat transporten genom att sluta separata avtal är de kollektiva ansvarsbestämmelserna inte gällande.⁶⁰

4.3.4 Talerätt

I VTL anges inte vem som har rätten att väcka talan mot fraktföraren med krav på ersättning för dröjsmål. Av motiven framgår det dock att både avsändare och mottagare i princip har rätt att göra transportansvaret gällande mot fraktföraren.⁶¹

⁵⁸ Prop. 1974:33 s. 112-113.

⁵⁹ Vilket motsvarar artiklarna 34-40 i CMR.

⁶⁰ Prop. 1974:33 s. 128-130, 188 och 194.

⁶¹ Prop. 1974:33 s. 103.

5 Dröjsmålsersättningar

De ersättningar som kan kopplas till dröjsmålet kommer i detta kapitel att beskrivas och en redogörelse skall ske över gällande praxis. Såsom tidigare nämnts är VTL gällande för transporter inom landets gränser och CMR tillämpas när det är gränsöverskridande transporter. Även i detta kapitel har jag som utgångspunkt valt den svenska lagtexten. Tillägg kommer att ske med bestämmelser från NSAB och rättsfall när de har förtydligande karaktär eller verifierar olika stadgande. Empiriska fakta kommer också att presenteras.

5.1 Ersättningsrättigheter

Om dröjsmål har konstaterats utgår kompensation för skada till följd av dröjsmålet endast upp till fraktbeloppet, vilket framgår av VTL 35§.⁶² Fraktförarens ersättning för frakten avser betalning för hela resan och skall inte begränsas endast till en viss del av resan,⁶³ eller till endast en del av fraktavtalet.⁶⁴ Även om dröjsmål endast föreligger för en del av sändningen, medan resterande del kommit fram i rätt tid eller gått förlorad, skall ersättningsbeloppet motsvara frakten för hela sändningen om de delar som anländer i tid är obrukbara utan den försenade biten, d.v.s. om sändningens olika delar tillsammans bildar en ekonomisk enhet. Det speciella intresset, exempelvis en viktig deadline för leverans, skall alltid tas i särskilt beaktande.⁶⁵ Möjligheterna till vederlag försvinner inte bara för att man inte avtalat om vad frakten skulle ha kostat. I dessa fall försöker man komma fram till ett rimligt eller förväntat fraktbelopp, även om det är ganska svårt att få fram pålitliga upplysningar om normalvederlaget för ett givet speditorsuppdrag. För några uppdrag föreligger det fastställda taxor, för andra fall kan man försöka hämta upplysningar i branschen.⁶⁶

⁶² Vilket motsvarar CMR artikel 23 p.5. I 1948.1373 SHD –Vägtansport-Dröjsmål-Tull framgår exempel på var ersättningsnivåns begränsning skall dras; I september 1947 anmodade grosshandlare G att firman F skulle transportera ett varuparti från Tjekoslovakien till Finland. Först den 22 december lyckades F ordna en transport, men då G fruktade att transporten inte skulle nå Finland före den 31 december, efter vilken den finska införelsetullen skulle stiga med 100%, beordrade G försändelsen med flyg. Det antogs att Fs vägtransport blivit fördröjd pga årstiden och de osäkra väg- och väderförhållandena som F inte kunde övervinna, och då F inte hade tidsgaranterat transportens genomförande, ansågs F inte ansvarig för utgifterna för den fördröjande flygtransporten.

⁶³ Vilket framgår av Paris 18.10.73, BT 1973.488, 1978 ULR I 242, 244, Putzeys para. 891.

⁶⁴ Vilket framgår av Cass 26.6.84, BT 1984.60, BGH 30.1.81 (1981) 16 ETL 455.

⁶⁵ Prop. 1974:33 s. 117, 119-120. Motsvarande bestämmelse finns i CMR artikel 23 st. 5.

⁶⁶ Ekelund, P., Nordiska Speditorsförbunds Almindelige Bestemmelser, s. 207.

5.2 Gränsdragning mellan ersättning för dröjsmål eller skada

Intentionen hos författaren till CMR verkar ha varit att förlust och skada skulle ha varit något som fraktföraren kunde förväntas förhindra. Eftersom dröjsmål ansågs vara svårt att förebygga sattes en lägre ersättningsnivå för dröjsmål än för förlust och skada. Det föreslogs i utredningen för CMR att om det är så att dröjsmål leder till skada, skall det vara att anse som ett dröjsmålsfall.⁶⁷ Men det verkar inte ha varit den generella uppfattningen sedan 1956 utan man har ansett att både om det är så att skada på godset leder till försening eller försening leder till skada på godset är det att anse som ett skadefall enligt artikel 25 och inte ett dröjsmålsfall enligt artikel 23 punkt 5.⁶⁸ Om den berättigade⁶⁹ i dessa situationer väljer att kräva ersättning endast för dröjsmålet är möjligheterna att kräva ersättning för skada eller gods förlust avskurna.⁷⁰

I fransk rätt har man dock en annan uppfattning. Där anser man att om resultatet av förseningen dessutom innebär att kunden förlorar marknadsintäkter (dvs ren ekonomisk förlust) föreligger även ett dröjsmålsfall. Dessa två fall kan teoretiskt sätt hållas isär, eftersom skadefallet baseras på godsets värde på den plats där övertaget sker, medan dröjsmålsfallet baseras på marknadsvärdet på leveransplatsen.⁷¹

Det föreligger således delade meningar om gränsdragningen mellan dröjsmål och skada. Enligt Lars Lindströms kommentar⁷² till VTL är det så att om godset varit utsatt för minskning eller skada, samtidigt som dröjsmål förelåg, finns det inte några hinder mot att tillämpa reglerna om skada samtidigt som bestämmelserna om dröjsmål. Ren dröjsmålsskada är en skada som orsakats av ett dröjsmål och ett exempel på en skada enligt 35§ är att mottagaren i sin tur blir skyldig att lämna ersättning för dröjsmål därför att han inte kunde leverera godset i tid. Den sammanlagda ersättningen får inte, när 35§ tillämpas samtidigt med 32§ och 34§, överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.⁷³ Ersättning utgår således bara för godsets värde och inte för annan ekonomisk skada, t.ex. skada förorsakad av driftstopp i mott-

⁶⁷ Nickel-Lanz, M-C., La Convention relative au Contract de transport international de Marchandies par Route (CMR), paragraf 111 f.f.

Putzeys, J., Le Contrat de Transport Routier de Marchandies, paragraf 700

⁶⁸ Vilket framgår av exempelvis Cass. 5.12.89. Här fastslogs att det var att anse som ett skadefall enligt art. 25 och inte ett dröjsmålsfall enligt art. 23.5 när temperaturen föll under dröjsmålstiden vilket orsakade frostsador på varorna. De uppkomna skadorna hade kunnat undvikas om varorna inte hade lämnats utomhus.

⁶⁹ Vem som anses vara berättigad framgår av förklaringen i nästa avsnitt gällande den första ansvarsfrihetsgrunden.

⁷⁰ Det danska betänkandet nr 858 av 1978 om fraktavtal vid inrikes vägtransporter s. 64. Vilka ersättningsbelopp som kan utgå framgår av kapitel 5.

⁷¹ Clarke, M. A., International Carriage of goods by road:CMR, s. 231.

⁷² Kommentar till VTL av Lars Linström punkt 70, införd i KARNOV 1997/98.

⁷³ Prop. 1974:33 s. 119 f.

agarens fabrik. För sådan skada kan ersättning utgå enligt bestämmelserna om särskilt leveransintresse enligt den 36 §.⁷⁴

Det framgår inte av bestämmelserna om ersättning för dröjsmål kan utgå eller inte, samtidigt som ersättning utgår för förlorat gods. Det finns i CIM, som är järnvägens motsvarande bestämmelser till CMR, en uttrycklig bestämmelse som stadgar att detta inte är möjligt.⁷⁵ Enligt den rena ordalydelsen i CMR skulle det vara möjligt att använda både bestämmelserna kumulativt och kräva ersättning både för förlorat gods och för dröjsmålet, men detta tillämpas ej. Enligt kommentaren till VTL bör det vara uteslutet att tillämpa bestämmelsen om dröjsmålsersättning när godset helt och hållet gått förlorat.⁷⁶

5.3 Värdering av gods

Vid beräkning av ersättningens storlek för förlust eller minskning av godset skall man enligt 32 § endast ta hänsyn till det värde som samma sorts gods hade på den ort och vid den tidpunkt som godset togs emot för befordran. Värdet skall bestämmas efter *börspriset* eller, om detta saknas, av *marknadspriset*. Om inte dessa pris går att få fram beräknas värdet efter det *normala värdet* av gods av samma slag och beskaffenhet.

Värdet på godset avgörs av var det övergår i annans besittning, dvs var det övergår i annans befordran. Om varorna är inköpta i annat land än det som betecknas som leveransställe, tar man inte hänsyn till vad varan kostat på inköpsplatsen, utan ersättningen fastställs efter det, högre eller lägre, pris som gäller på övertagningstillfällets marknad. Det är alltså tidpunkten för befordringsövertaget som är gällande, vilket kan ha stor betydelse vid varierande priser med stora svängningar från dag till dag, t.ex. vid tidiga blommor och grönsaker, julgranar mm.⁷⁷

Om börspriset kan fastställas är det detta som enligt huvudregeln gäller.

Med marknadspris skall förstås det genomsnittspris som varor av samma sort och kvalitet har. Priset skall, speciellt vid internationell godstransport, inte vara identiskt med erlagt pris, utan det är snarare det gällande försäljningspriset av gods av samma sort och kvalitet. Marknadspriset tar hänsyn till var i ledet förlusten har skett, råvaruleverantör-grossist, grossist-detaljist, detaljist-förbrukare. Om det inte föreligger en fullbordad försäljning (t.ex. när varorna sänds från en avdelning till en annan) kan ersättningen inte bestämmas efter det pris, som skulle kunna uppnås vid en försäljning, utan endast efter kostnaderna. Om varorna inte levereras, p.g.a. att speditören har

⁷⁴ Prop. 1974:33 s. 116.

⁷⁵ CIM artikel 34.

⁷⁶ Kommentar till VTL av Lars Linström punkt 70, införd i KARNOV 1997/98.

⁷⁷ Regnarsen, K., Lov om fragtvtaler ved international vejtransport, s. 202.

förlorat dem eller har levererat varorna till fel person, varvid dröjsmål naturligt uppstår, utgår ersättning enligt det marknadsvärde som föreligger vid den tidpunkten och den platsen som varorna skulle ha levererats, och inte dit de eventuellt faktiskt kom. Om varorna levereras sent, men oskadda, uppgår ersättningen till skillnaden mellan marknadsvärdet för den dagen som godset skulle levereras och värdet på godset den dagen som det levereras.⁷⁸ Marknadspriset behöver inte vara ett pris som är bestämt på en fri och oreglerad marknad. Vid transporter av gods utanför länder med planeekonomi bör man utgå från det fixerade monopolpriset. Förutsättning för, att värden kan bestämmas efter endast marknadspriiset, är att det finns en marknad för den speciella varan, dvs att den regelmässigt omsätts. Om priset är fastställt av det offentliga (t.ex. som ett maximipris) eller av överstatliga organ (t.ex. det europeiska köttmarknadspriiset) är det detta pris som ligger till grund.

Kan varken börspris eller marknadspris fastställas, bestäms värdet på det förlorade godset efter det sedvanliga värdet som gods av samma sort och kvalitet anses ha.

Att godset i ett speciellt fall har ett högre värde för uppdragsgivaren skall inte påverka ersättningens storlek, utan det är normalvärdet som ersättningen skall grunda sig på. Påverkan skall således inte ske av att varuhavaren kunde sälja varan på speciellt fördelaktiga villkor eller lyckats anskaffa det till ett extremt förmånligt pris. Godsets värde kan dock inte bestämmas helt utan hänsyn till de individuella förhållandena.⁷⁹

Om godset har skadats och en värdeminskning har uppstått skall utgångspunkten för beräkningen vara godsets objektiva värde på den plats där det mottogs till befördran och vid den tid då detta skedde. Godsets värde i skadat tillstånd kan man fastställa genom att sälja eller värdera det. Det teoretiskt riktiga måttet på värdeminskningen får man genom att jämföra godsets värde i skadat skick med det värde godset skulle ha haft om det kommit fram oskadat. Härigenom får man fram ett mått på värdeminskningen som exempelvis kan uttryckas i procent. Om man applicerar detta procenttal på godsets värde på platsen och vid tiden för godsets mottagande till befördran, ökat med kostnader enligt 32§ stycke 3 får man fram det avsedda måttet för värdeminskningen.⁸⁰

⁷⁸ Vilket framgår av exempelvis; New York, Philadelphia & Norfolk R.R. v. Peninsula Produce Exchange of Md 240 U.S. 34, Dunn v. Bucknall Bros. (1902) 2 K.B. 614.

⁷⁹ Glass, D., Cashmore, C., Introduction to The law of carriage of goods, s. 20.

⁸⁰ Prop. 1974:33 s. 118.

5.4 Ersättningsbeloppets begränsning

5.4.1 Transporter inom Sverige

Fraktförarens ersättningsansvar är begränsat till 150 kronor/kilo av det förlo-
rade eller felande godsets bruttovikt enligt VTL 32§.⁸¹ Men enligt 5§ VTL
kan parterna träffa avtal om att ersättning skall utgå med högre eller obe-
gränsat belopp. Dessutom finns det möjlighet för avsändaren att, mot erlæg-
gande av en eventuell tilläggsavgift, ange ett högre värde på godset i frakt-
sedeln. Detta begränsningsvärde skall då tillämpas istället för det ovan an-
givna beloppet. I vissa fall, vid uppsåt eller grov vårdslöshet, kan begräns-
ningen av ersättningskyldigheten elimineras vilket framgår av 38§ VTL.

Bakgrunden till ansvarsbegränsningen är en önskan om maximering av er-
sättningen, så att fraktföraren kan teckna en försäkring mot ansvaret. Dess-
utom föreligger det ofta ett missförhållande mellan godsets värde och den
ersättning som speditörerna och andra fraktförare erhåller.⁸²

5.4.2 Gränsöverskridande transporter

Enligt CMR-bestämmelserna är maximalersättningen 8.33 SDR/kg brutto-
vikt, vilket framgår av artikel 23 i CMR. SDR (Särskilda DragningsRätter)
noteras dagligen på valutabörsen och är den beräkningsenhet som definierats
av Internationella Valutafonden. Då kursen svänger från dag till dag är det
nödvändigt att fastställa vilken dagskurs som skall gälla vid omräkningen.⁸³
Omräkning skall ske till den kurs som gäller den dagen rättsligt beslut skall
fattas eller den dag som parterna är eniga om.⁸⁴

Speditörens ansvar som förmedlare är begränsat till 50 000 SDR för varje
order och ersättningen får inte överstiga det avtalade vederlaget vid dröjsmål
eller 8.33 SDR/kilo vid förlorat eller skadat gods. Det innebär att kilob-
gränsningen får betydelse för de leveranser som väger under 6 ton.⁸⁵ Med
NSAB förhöjdes ansvarsberäkningsbeloppet betydligt. Den nya globala be-
gränsningen på 50 000 SDR avlöste en begränsning på 50 000 kronor och de
8,33 SDR trädde istället för den tidigare kilobegränsningen.

⁸¹ Ursprungligen var ersättningen 50 kr/kg, men höjdes från 1986-01-01 till 150 kr/kg enligt
lag (1985:177). Bruttovikten skall anses vara nettovikten plus förpackningsvikten vilket
framgår av Jan Theunis bok International carriage of goods by road, s. 99.

⁸² Ekelund, P., Nordiska Speditorsförbunds Almindelige Bestemmelser, s. 182.

⁸³ Kursen den 19 augusti 1998 var 10,79.

⁸⁴ Ragnarsen, K., Lov om fragtvtaler ved international vejtransport, s. 198 f.f.

⁸⁵ 50 000 SDR/ 8.33 SDR = 6002,4 kilo. Att ändra till enhetliga SDR implementerades i
och med CMRs protokoll från den 5 juli 1978.

5.5 Utökade ersättningsanspråk

Som framgått av tidigare redogörelse är ersättningens omfattning begränsad. I åtskilliga fall kan uppdragsgivaren komma i den situation att den ersättning han kan erhålla inte räcker för att kompensera den skada som han i verkligheten har lidit. Därav kan man, om båda parter är överens, utöka ersättningsanspråket enligt 36§.

Avsändaren har rätt att, mot en överenskommen tilläggsavgift, i fraktsedeln föra in en särskild uppgift om godsets högre värde.⁸⁶ Man kan även fastställa ett belopp som motsvarar det särskilda leveransintresset av riktigt utlämnande i händelse av att godset går förlorat, minskas eller skadas eller dröjsmål har uppstått.⁸⁷ Om man vill åsätta godset ett högre värde än de 8.33 SDR/kg är det inte tillräckligt med en muntlig överenskommelse, utan det krävs skriftlighet för att ha rättslig effekt.⁸⁸

Fraktföraren har inte någon rätt att motsätta sig att reglerna om särskilt leveransintresse kommer till användning, men han har rätt att kräva vederlag för det ökade risktagandet som en anteckning i fraktsedeln kan medföra för honom. Om fraktföraren begär sådan avgift, är betalningen ett villkor för att den utvidgade ersättningsskyldigheten skall inträda. Även fast fraktföraren formellt ej kan motsätta sig en höjning av ansvarsgränsen är det inte direkt praktiskt möjligt att göra en anteckning i fraktsedeln mot fraktförarens vilja.⁸⁹ Värdering av godset och beräkning av ersättningen skall ske på samma sätt som tidigare nämnts. Det utökade ersättningsbeloppet utgör endast ett "tak" för ersättningen och ändrar inte fraktförarens ersättningsskyldighet. Om dröjsmålet beror på omständighet för vilken fraktföraren inte ansvarar har avsändaren inte bättre rätt vid deklaration av högre värde än han annars skulle ha haft.

Den omständighet att avsändaren i fraktsedeln uppgivit ett särskilt värde på godset och erlagt begärd avgift innebär inte i sig något bevis för att godset verkligen har det uppgivna värdet.⁹⁰ Värdering av godset och beräkningen av ersättningen skall liksom i andra fall ske enligt reglerna i 32§ stycke 1.⁹¹ Ersättning kan således endast utdömas i den mån det visas att skada uppkommit. Uppdragsgivaren kan inte skaffa sig täckning för ekonomisk skada i form av utebliven handelsvinst, driftstopp eller liknande genom att ange högre godsvärde. Men enligt artikel 26 punkt 2 kan ersättning utgå vid särskilt leveransintresse för den ytterligare skada som kan visas intill det uppgivna beloppet. Kan uppdragsgivaren visa att han lidit skada som omfattas av det särskilda leveransintresset skall denna skada ersättas intill det fulla

⁸⁶ CMR artikel 24.

⁸⁷ CMR artikel 26.

⁸⁸ LG Darmstadt, 23 Sept, 1981, VersR 1982, s. 1107
Ansicht OLG Hamburg, 29 maj 1980, VersR 1980, s. 950

⁸⁹ Se gärna vidare i prop. 1974:33 s. 186-188 och 193 f.

⁹⁰ Prop. 1974:33 s. 121.

⁹¹ Prop. 1974:33 s. 117 f.

beloppet som angivits. Detta gäller även om endast en del av sändningen blivit utsatt för försening.⁹²

5.6 Ersättningar för andra kostnader och utlägg

Individuellt intresse i godset, såsom förlorad förtjänst vid vidareförsäljning, respektive så kallad ”imageförtjänst” och följdskador ersätts som huvudregel inte.⁹³ Men skadeersättning har enligt bestämmelserna i CMR utgått vid dröjsmål som har lett till marknadsandel förlust på leveransorten,⁹⁴ kostnader som varit förenade med inställning av teaterframställningar⁹⁵ och avsändarens pålitlighetsskyldighet gentemot avsändaren för sen leverans⁹⁶. Ersättning för förlusten kan även påverkas av att varans pris gått ned under den tid dröjsmålet varat, varan har blivit omodern eller att mottagaren inte längre har användning för produkten, och att den därav är tvungen att realiseras till nedsatt pris eller att mottagarens produktion har fått stoppas eftersom han saknar det försenade godset.⁹⁷

I enlighet med CMR artikel 23, p.1 och 4, utgår ersättning vid total eller partiell förlust för de överenskomna fraktkostnaderna för det speciella godset. Härmed avses inte kostnaderna för att återsända det skadade godset för reparation, eller fraktkostnader för det lagade godsets återleverans.⁹⁸ Dessa övriga kostnader anses gå in under ”andra kostnader” i samma punkt. Ersättningen utgår proportionellt i enlighet med proportionell förlust.⁹⁹ Exempel på vad som kan ingå i ”andra kostnader” framgår inte ur CMR utan får utläsas ur nationell rätt. Enligt tysk rätt har det varit sådana kostnader som varit nödvändiga att ådra sig för att reducera förlusten, skadan eller förseningen.¹⁰⁰ Detsamma verkar gälla enligt belgiska avgörande.¹⁰¹ Ifrån olika länders rättsliga avgörande kan visas att ersättning som utgått inte enbart inkluderar konsumtionsavgifter¹⁰², moms¹⁰³ och rättsliga kostnader¹⁰⁴, utan

⁹² Prop. 1974:33 s. 117-121.

⁹³ Ekelund, P., Nordiska Speditorsförbunds Almindelige Bestemmelser, s. 174.

⁹⁴ Paris 2.4.71, BT 1971.155, 1971 ULC 154, Paris 29.10.80, BT 1981.256, 1981 ULR I 267, OGH 31.3.82, TranspR 1981.196, OLG Hamm 14.11.85, TranspR 1986.77

⁹⁵ Paris 18.10.73, BT 1973.488, 1976 ULR I 242.

⁹⁶ Vilket framgår av Cass 26.6.84, BT 1984.610.

⁹⁷ Ragnarsen, K., Lov om fragtavgifter ved international vejtransport, s. 218 f.f.

⁹⁸ Vilket framgår av OLG Munich 5.7.89, TranspR 1990.16

⁹⁹ Vilket framgår av exempelvis BGH 14.12.88, VersR 1989.309.

¹⁰⁰ BGH 3.7.74, VersR 1974.1013, 1974 U.L.R. II 216, 220.

¹⁰¹ Putzeys, para. 870.

¹⁰² Vilket framgår av JP Antwerp 26.10.71 (1972) 7 E.T.L. 1058, B.G.H. 13.2.80, N.J.W. 1980.2021, 1981 U.L.R. I 260, Paris 25.3.82, B.T. 1982.434, Paris 30.50.84, B.T. 1985.75 kontra; Douai 19.6.81, B.T. 1981.512, B.T. 1982.202, 203, Cass. 14.3.95 (1996) 31 E.T.L. 413.

¹⁰³ Vilket har fastslagits i Cass. 28.1.75, B.T. 1975.442, Paris 30.3.73, B.T. 1973.195, O.G.H. 25.1.90, TranspR 1990.235, 239, Poitiers 23.8.90, B.T. 1990.586, s'Hertogenbosch 4.2.86, S.&S. 1987 no. 25, The Hague 14.8.86, S.&S. 1987 no. 24.

¹⁰⁴ Vilket framgår av Paris 9.6.67, (1969) 4 E.T.L. 911

även operativa kostnader såsom packkostnad¹⁰⁵, returfrakt¹⁰⁶ och förlorad försäkringspremie¹⁰⁷.

5.7 Utomobligatoriskt ersättningsanspråk

I vissa fall kan det tänkas att ersättningsanspråk framställs mot fraktföraren, eller mot någon för vilken han svarar, på annan grund av avtal, dvs. utomobligatoriskt ersättningsanspråk. Enligt vägtransportlagens 37§ är det endast möjligt att åberopa VTLs stadgande och man kan således ej använda skadeståndslagens bestämmelser så att man kan få ut ett obegränsat belopp. Hellner påpekar att det inte är lämpligt med analogier till den utomobligatoriska skadeståndsrätten, eftersom den transporträttsliga lagstiftningen är starkt påverkad av transportavtalens karaktär.¹⁰⁸ Bertil Bengtsson anser att ett typiskt drag hos de transporträttsliga reglerna är att det föreligger ett långtgående ansvar kombinerat med ansvarsbegränsning. Fraktföraren går endast fri från ansvar vid hinder av force majeure-karaktär, men det stränga ansvaret kompenseras genom att skadeståndet är begränsat till fraktens belopp.¹⁰⁹ Enligt en allmänt godtagen transporträttslig princip skall ersättningsmaximum inte beräknas på fraktföraren och medhjälparen var för sig, utan ersättningsbeloppet motsvarar vad de ersättningskyldiga tillsammans skall betala.¹¹⁰

5.8 Empiriska kommentarer

Även om det är 3-5 % av alla sändningar som blir försenade är det betydligt färre fall som det utgår ersättning för. Två transportföretag svarade, på frågan om hur ofta ersättning utgår vid dröjsmål, att de inte för någon sådan statistik. Vissa företag berättade att de inte hade några offentliga uppgifter på hur mycket som betalas ut i dröjsmålsersättningar till kunderna eftersom det var konkurrenshämmande. Andra sa kort och gott att ”det vill vi behålla för oss själva” och ville inte kommentera frågan vidare. De företag som jag fick svar ifrån hade överensstämmande uppgifter om att ersättning för dröjsmål utgår till cirka 0.2 % av alla sändningar som distribueras.

En respondent sa att ”huruvida ersättning skall utgå eller ej kommer man alltid i en diskussion med kunden om. I slutändan är det mycket ovanligt att

¹⁰⁵ Vilket kan urläsas ur Rodière (1971) 6 E.T.L. 306, 315

¹⁰⁶ Ersättning har utgått i vissa engelska fall, Thermo Engineers v. Ferrymasters (1981) 1 Lloyd's Rep. 200, 207, William Tatton & Co v. Ferrymasters (1974) 1 Lloyd's Rep. 203 men ej enligt senare tysk rätt, O.L.G. Munich 5.7.89, TranspR 1990.16.

¹⁰⁷ Vilket framgår av B.G.H. 13.2.80, N.J.W. 1980.2021, 1981 U.L.R. I 260, James Buchanan & Co v. Babco Forwarding & Shipping (1977).

¹⁰⁸ Hellner, J., Skadeståndsrätt, s. 307.

¹⁰⁹ Bengtsson, B., Kompendium i transporträtt, s. 19.

¹¹⁰ Detta överensstämmer med andra områden inom transporträtten, se Luftfartslagen 9:25, Sjölagen 122 § stycke 2 och även med CMR artikel 11 stycke 3. Prop. 1974:33 s. 121-123.

en sådan ersättning utgår, speciellt vid linjetrafik”. En annan respondent kommenterade att ”vi betalar inte ut ersättning så ofta, speciellt eftersom det inte utgår om inte kunden begär det speciellt, och vem orkar hålla på med något sådant...” Det verkade som att majoriteten av företag resonerade på samma sätt, men ett företag verkade däremot ha en helt annan inställning än sina konkurrenter och svarade att ”eftersom vi har tidsgarantier på alla försändelser under 1000 kg ser vi till att godset alltid kommer fram i utsatt tid. Om det är så att det trots allt uppstår en för sen leverans utgår alltid dröjsmålsersättning, om kunden begär det”.

Vid de olika intervjuerna har det kommit fram intressanta kommentarer som berör den faktiska ersättningen. Det visade sig att företagen i stor utsträckning gått ifrån den VTL-stadgade ersättningsnivån på 150 kronor till en ”mer kommersiell lokal ersättning” vid inrikestrafik. Detta ansågs bero på att de stora aktörerna på marknaden sedan i början av 80-talet lämnat denna ersättningsnivå och ”för att hänga med måste man ta marknadshänsyn”, vilket innebär att man numera utbetalar max upp till 500 kronor/bruttokilo verklig vikt. Andra respondenter uppdelade ersättningsnivån beroende på vad det var för sorters kunder som blev drabbade av dröjsmålet. För regelbundna kunder utgick en ersättning såsom ett extra åtagande med 500 kronor/bruttokilo och för övriga kunder utgick den lagstadgade ersättningen.

Ett företag gav som exempel på ersättningsskyldighet vid dröjsmål att de ansvarar för gasleverans mellan Sydgas och tredje part. Om det är så att företaget varit försumligt med leveransen så att tredjepartsfabriken får stänga i en timme kan det levererande företaget bli ersättningsskyldigt för upp till 275 miljoner kronor, vilket motsvarar alla faktiska kostnader som kan uppstå. Ett annat företag gav som exempel på att om ett fordon havererar garanterar de att ”det skall ersättas inom 24 timmar så att den planerade transporten kan rulla igen. Om det inte uppfylls utgår ett basbelopp för varje 24-timmarsperiod som godset inte är i rullning. Maximalt kan ersättning uppgå till det lagreglerade takbeloppet.”

Vid europeiska transporter påpekade en respondent att leveranserna kan variera med +/- en dag beroende på vad det är för tid på året. Om det är så att sändningen blir försenad mellan 48-72 timmar utgår 2/3 fraktersättning. Förseningar därutöver ersätts fullt ut enligt CMRs bestämmelser. Andra respondenter sa att de följde ”CMRs ersättningsregleringar rakt av vid internationella transporter” då det skulle bli ”alldeles för osäkert i annat fall”.

6 Slutkommentar

I det inledande skedet av uppsatsarbetet fick jag en känsla av att de relativt gamla ersättningsnivåerna ej var relevanta och inte tillämpas i praktiken. Visserligen ändrade man ersättningsnivån från 50 till 150 kronor år 1985, men det har inte hänt något sedan dess. I det moderna samhället får ersättningen anses vara låg för branscher med högvärdiga produkter med liten täthet. För exempelvis elektronikartiklar som har ett kilovärde på 10000-20000 kronor/ hekto kan inte de lagstadgade ersättningsnivåerna anses ge fullgod teckning. Mina farhågor besannades vid den empiriska studien då det visade sig att alla företag på ett eller annat sätt gått ifrån denna ersättningsnivå. Såsom tidigare nämnts har den kommersiella utvecklingen inneburit att ersättningsnivåer på marknadsmässiga 500 kronor är de som framförallt tillämpas idag.

Den tidigare skeptiskt beaktade tidsgarantin är numera ett faktum då den nämns allt oftare bland företagen och även är definierad i NSAB 2000. Denna utveckling får anses vara helt naturlig mot bakgrund av snabbhetens tilltagande betydelse som konkurrensmedel. Det är snabbheten, regulariteten, frekvensen och kapacitetselasticiteten som ställs i centrum på ett sådant sätt att transportkvaliteten tvingas till en drastisk höjning just med avseende på tidsfaktorernas betydelse och dröjsmålsansvaret. Juridiska anpassningar till det moderna och kommersiella dagsläget borde avspegla sig i en reformering av de transporträttsliga reglerna i lagar och konventioner.

Jag måste erkänna att jag blev ganska konfunderad när det visade sig att välkända företag inte hade möjlighet att redovisa i vilken utsträckning dröjsmål uppstår och hur mycket ersättning som utgår. Om det, som i vissa fall, beror på att informationen kan anses vara alltför konfidentiell och en av de främsta konkurrensfaktorerna och att det därför inte bör redovisas är helt acceptabelt. Men att inte föra någon statistik över denna information, för att ha möjlighet att förbättra sitt arbete och därigenom reducera sina kostnader, kan jag inte ha någon förståelse för. Att det skulle vara så stora skillnader mellan de olika företagen när det gäller ersättningsnivåer och inställningen till utbetalandet av ersättningar var också förbluffande. Det är således mycket viktigt att som kund förvissa sig om vad som gäller och vilken ersättning man kan förvänta sig, men framförallt att begära att verkligen få ut det som man är berättigad till. Märkligt nog verkar det som att kunderna ej ställer ökade precisionskrav på att varorna skall komma fram på avtalad tid och att ersättning skall utgå i de fall dröjsmål uppstår. Men det är kanske just det som är ett av problemen – kunderna ställer inte krav vilket medför att utvecklingen inte behöver gå framåt i tillräcklig utsträckning.

När det gäller det teoretiska utbudet finner jag det anmärkningsvärt att det inte finns ett större utbud av svensk litteratur som redovisar vad som anses

vara gällande rätt, och att inte någon gjort en mer omfattande sammanställning utifrån de olika rättsfall som finns på den internationella marknaden. Som lite kuriosas kan nämnas att jag allra helst skulle vilja se att transportbranschen blev bättre på att hålla tiderna och kontrollera så att varor inte försvinner i samma utsträckning som idag. Med ett räkneexempel, som bör begrundas med viss eftertänksamhet eftersom det finns ett flertal felkällor som kan påverka uträkningen, kan man visa hur mycket som bör utbetalas per år. Enligt uppgift är den totala transportvolymen 540 miljoner ton per år, varav 88% utgörs av vägtransporter. Således transporteras 475,2 miljoner ton med hjälp av vägtransporter. Om det var så att en ersättning på 150 kronor/kilo skulle utbetalats för alla försvunna varor skulle, med ett antaget försvinnande om 0,075%, den totala ersättningen uppgå till cirka 50 miljarder kronor!!! Svindlande summa, men nu är det ju inte så att det är de stora och tunga transporter som i första hand försvinner, men tänk om...

7 Förteckningar

7.1 Förkortningar

Art	Artikel
BD	Byraetsdom
BGH	Bundesgerichtshof
BT	Bulletin des Transports, Paris
Cass	Court of Cassation
CIM	Convention sur de le transport international de marchandises par chemins de fer – Fördraget den 7 februari 1970 om godsbe- fordran med järnväg
CLJ	Cambridge Law Journal, Cambridge
CMR	Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route – Konvention om fraktavtal vid inter- nationell godsbefordran å väg
Dvs	Det vill säga
ECE	Ekonomiska Kommissionen för Europa
ETL	European Transport Law, Antwerp
F	Och följande
FBL	FIATA Combined Transport Bill Of Loading
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
Ff	Och fortföljande
GP	Gazette du Palais, Paris
HD	Högsta Domstolen
JBL	Journal de Business Law, London
KB	Law Reports, King's Bench Division
LU	Lagutskottet
MLW	Modern Law Review, London
Mm	Med mera
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
Nr	Nummer
NSAB	Nordiska Speditörerförbunds Allmänna Bestämmelser För Spedition, Transport och Lagring
NSAB	Nordiska Speditörsförbundets Allmänna bestämmelser
OLG	Oberlandesgericht
Osv	Och så vidare
Para	Paragraf
P.g.a.	På grund av
Prop	Proposition
Rskr	Riksdagsskrivelse
S	Sida
SCB	Statistiska Centralbyrån
SDR	Special Drawing Rights; Speciella dragningsrätter
SFS	Svensk Författningssamling

SHD	Sjö- och Handelsrättsdom
SHT	Sjö- och Handelsrättstidende 1862-1968
SOU	Statens Offentliga Utredningar
Stra GuV	Strassengüterverkehr, Wien
SvJT	Svensk Juristtidning
SÅ	Svenska Åkeriförbundet
Tex	Till exempel
TranspR	Transportrecht, Hamburg
UfR	Ugeskrift for Retsvaesen, afd A (Dansk domssamling)
ULC	Uniform Law Cases
ULR	Uniform Law Review, Rom
US	United States oSupreme Court Reports
V	Versus
VersR	Versicherungsrecht, Karlsruhe
VTL	Lag (1974:610) om inrikes vägtransport – Vägtransportlagen

7.2 Rättsfallsförteckning

Adamsons & Sons v. Liverpool & London & Globe Insurance Co. (1953) 2 Lloyd's Rep. 355
Ansicht OLG Hamburg, 29 maj 1980, VersR 1980, s. 950
Amiens 28.10.92, BTL 1992.766
BGH 3.7.74, VersR 1974.1013, 1974 ULR II 216, 220
BGH 6.7.79 (1980) 15 ETL 863, 869-870.
BGH 13.2.80, NJW 1980.2021, 1981 ULR. I 260
BGH 30.1.81 (1981) 16 ETL 455
BGH 14.12.88, VersR 1989.309
Bordeaux 9.2.72, BT 1972.114, 1974 ULR I 341
Cass 28.1.75, BT 1975.442
Cass 24.2.81, DMF 1982.74
Cass 26.6.84, BT 1984.60,
Cass 5.12.89, BT 1990.310
Cass 14.3.95 (1996) 31 ETL 413
Comm. Brussels, 19 November 1973, JCB 1974
Douai 19.6.81 BT 1981.512, BT 1982.202,203
Dunn v. Bucknall Bros. (1902) 2 K.B. 614
HD 4.5.87 (1994), 29 ETL 360
James Buchanan & Co v. Babco Forwarding & Shipping (1977)
JP Antwerp 26.10.71 (1972) 7 ETL 1058
LG Darmstadt, 23 Sept, 1981, VersR 1982, s. 1107
NJA 1994 A 2
New York, Philadelphia & Norfolk R.R. v. Peninsula Produce Exchange of Md 240 U.S. 34
OGH 31.3.82, TranspR 1981.196, Greiter 137
OGH 8.4.87, Stra GuV 1987/11 p.23,26
OGH 25.1.90, TranspR 1990.235, 239
OLG Nuremberg 14.6.65 (1971) 6 ETL 247
OLG Saarbrücken 21.11.74. (1976)11 ETL 261
OLG Hamm 14.11.85, TranspR 1986.77

OLG Munich 5.7.89, TranspR 1990.16
OLG Hamm 15.3.90, VersR 1991.361
Paris 9.6.67, (1969) 4 ETL 911
Paris 27.1.71, 1971 ULC 151.
Paris 2.4.71, BT 1971.155, 1971 ULC 154
Paris 30.3.73, BT 1973.195
Paris 18.10.73, BT 1973.488, 1978 ULR I 242, 244
Paris 6.11.79 (1980) 15 ETL 399
Paris 27.5.80, BT 1981.435
Paris 29.10.80, BT 1981.256, 1981 ULR I 267
Paris 25.3.82, BT 1982.434
Paris 30.50.84, BT 1985.75
Pau 3.6.65, BT 1965.255
Poitiers 23.8.90, BT 1990.586
Rb Amsterdam 20.4.77, S & S. 1978 nr. 194
Rodière (1971) 6 ETL 306, 315
Rouen 18.2.66, BT 1966.273
s'Hertogenbosch 4.2.86, S.&S. 1987 nr. 25
The Hague 14.8.86, S.&S. 1987 nr. 24
Thermo Engineers v. Ferrymasters (1981) 1 Lloyd's Rep. 200, 207
Ufr 1948.1373
Ufr 1989.1086
William Tatton & Co v. Ferrymasters (1974) 1 Lloyd's Rep. 203

8 Litteratur- och källförteckning

8.1 Sekundärdata

8.1.1 Statens offentliga utredningar

- SOU 1966:36 Vägfraktavtalet I Internationell befordran. Betänkande avgi-
vet av utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran
å väg, Kungliga boktryckeriet P.A. Norstedts & Söner,
Stockholm, 1966.
- SOU 1972:24 Vägfraktavtalet II Förslag till lag om vägfraktavtal. Betän-
kande av utredningen angående fraktavtalet vid godsbeford-
ran på väg, Göteborgs Offsettryckeri AB, Stockholm, 1972.

8.1.2 Proposition, riksdagsskrivelse och utlåtande från lagutskott

- Prop. 1974:33
Rskr 1974:237
LU 1974:15

8.1.3 Internationella konventioner, kungörelser och lagar

- CIM – Convention sur de le transport international de marchandises par
chemins de fer – Fördraget den 7 februari 1970 om godsbefordran med
järnväg
- CMR – Convention relative au contrat de transport international de Mar-
chandises par Route – Konvention om fraktavtal vid internationell gods-
befordran å väg
- Kungörelse (1969:91) med anledning av Sveriges tillträde till konventio-
nen den 19 maj 1956 om fraktavtal vid internationell godsbefordran på
väg
- Lag (1969:91) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den
19 maj 1956 om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg
- Lag (1974:610) om inrikes vägtransporter
- Lag (1985:177) om ersättningar vid vägtransporter
- Luftfartslag (1957:297)
- Sjölag (1994:1009)
- Skadeståndslagen (1972:207)

8.1.4 Böcker

- Alvesson, Mats & Sköldeberg, Kaj
Bengtsson, Bertil
Tolkning och reflektion – vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod, Studentlitteratur, Lund, 1994.
Kompendium i transporträtt, Juridiska Föreningen, Uppsala, 1969.
- Branke, Paul E.
”Vanligt flyg på utsatt tid”, Inköp och logistik nr. 2, 1998, Stockholm, 1998.
- Cashmore, Chris
Parties to a contract of carriage or who can sue on a contract of carriage of goods?, Lloyd’s of London Press LTD, 1990.
- Clark, Malcolm, A.
International Carriage of goods by road: CMR, Sweet & Maxwell, London, 1997.
- Cooper, Simon
Blackstone’s Guide to the Road Traffic Act 1991, Blackstones Press Limited, 1991.
- Ekelund, Per
Nordiska Speditörforbunds Almindelige Bestemmelser, Jurist- og Okonomforbundets Forlag, Danmark, 1991.
- Ekelund, Per
Transportaftaler, Jurist- og Okonomforbundets Forlag, Danmark 1991.
- Glass, David, A. & Cashmore, Chris
Introduction to The law of carriage of goods, Sweet & Maxwell, London, 1989.
- Gorton, Lars
Transporträtt – En översikt, Nordstedts Juridik AB, Göteborg, 1996.
- Greiter, I
CMR-Gerichtsurteile, Eisenstadt, 1986.
- Grönfors, Kurt
Tidsfaktorn vid transportavtal, Akademiförlaget, Göteborg, 1974.
- Halvorsen, Knut
Samhällsvetenskaplig metod, Studentlitteratur, Lund.
- Hellner, Jan
Skadeståndsrätt, 4:e upplagan, Stiftelsen Juristförlaget vid Stockholms Universitet, Stockholm, 1991.
- Herber, R. & Piper, H.
CMR: Internationales Strassentransportrecht, Munchen, 1996.
- Larsson, Håkan
Bilspedition Transport & Logistics (BTL)s årsredovisning 1996, Strokirk-Landströms, Göteborg, 1997.
- Lindström, Lars
Lundahl, Ulf & Skärvad, Per-Hugo
Kommentar till VTL i KARNOV 1997/98
Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, Studentlitteratur, 2:a upplagan, Lund, 1992.
- Michelet, Hans Peter
Last og ansvar Funksjons- og riskofordelning ved transport av gods under tidscerteparti, Grafisk Hus A/S, Bergen, 1993.

Nickel-Lanz, M-C.	La Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR), Lausanne, 1976.
Nygaard, Nils	Bilansvar, Alma Mater Forlag AS, Stavanger, 1990.
Ortiz Blanco, Luis & Van Houtte, Ben	EC Competition Law in the Transport Sector, Clarendon Press, Oxford, 1996.
Putzeys, Jacques	Le Contrat de Transport Routier de Marchandises, Bryssel, 1981.
Ramberg, Jan	Spedition och fraktavtal med kommentar till Nordiska Speditörsförbundets Allmänna Bestämmelser, Studentlitteratur AB, Lund, 1983.
Regnarsen, Kjeld	Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR-Loven), Jurist- og Okonomforbundets Forlag, Viborg, 1985.
Theunis, Jan	International carriage of goods by road (CMR), Lloyd's of London Press LTD, 1987.
Thume, K-H mfl	Kommentar zur CMR, Heidelberg, 1995.
Waldersten, Bengt	Köp och försäljning av transporter på väg, Nordstedts Förlag AB, Göteborg, 1990.
Villadsen, Michael	Håndbog i transportansvar, Forikringshojskolens Forlag, Aalborg, 1996.

8.1.5 Artiklar och tidskrifter

Affärsresenärens 1998 nr. 3	Imi Markos - Inte bara små, viktiga paket, Affärsresenärens förlag.
Inköp och logistik 1998 nr. 2	Paul E Branke – Vanligt flyg på utsatt tid.
Transport och hantering 1997 nr. 6/7	Gunnar Dahllöf - Nya regelverket NSAB 2000 äntligen i hamn: Frakten tillbaka om speditören inte håller skriftligt tidslofte.
Bulletin des Transports, Paris	
Cambridge Law Journal, Cambridge	
European Transport Law, Antwerpen	
Gazette du Palais, Paris	
Journal de Business Law, London	
Modern Law Review, London	
Sjö- och Handelsrättstidende, Norge 1862-1968	
Strassengüterverkehr, Wien	
Svensk juristtidning, Sverige	
Transportrecht, Hamburg	
Ugeskrift for Retsvaesen, Danmark	
Uniform Law Review, Rom	
United States Supreme Court Reports, United States of America	
Versicherungsrecht, Karlsruhe	

8.1.6 Internetadresser

<http://es.ups.com>

http://Pohl.com/subs/a_z/didact_c.htm

<http://www.asgab.se>

<http://www.baxworld.com>

<http://www.british-airways.com>

<http://www.btl.se>

<http://www.dhl.com>

<http://www.emeryworld.com>

<http://www.tieh.fi/eindex.htm>

<http://www.expd.com>

http://www.iru.org/IRU_New/Services/Welcome.E.html

<http://www.msas.com>

<http://www.nts.se>

<http://www.sae.org>

<http://www.sb.gov.se>

<http://www.scania.com>

<http://www.swedfreiht.se>

<http://www.volvo.se>

8.2 Primärdata

ASG European Road Transport AB

Hans Egleus

980623

040-246000

ASG European Road Transport AB

Bengt Elf

980626

08-7822000

Bilspedition Transport och Logistics Sweden AB (BTL)

Axten Jörgensen

980625

040-6713000

Bilspedition Transport och Logistics Sweden AB (BTL)

Mats Nordström

980630

031-7038000

Fraktarna International AB
Maria Skoog
980629
040-108800

Fraktarna International AB
Tomas Heurlin
980630
040-108801

Kooperativa Förbundet Distribution & Logistik
Jan Rosendal
980623
08-7431236

Lastbilscentralen, Malmö LBC
Jörgen Nilsson
980623
040-188200

Nordisk Transport Sverige AB
Tomas Horander
980624
040-291575

Nordisk Transport Sverige AB
Lars Eliasson
980624
042-179000

Perssons Åkeri HB
Patrik Persson
980617

Posten Logistics AB
Kenneth Selberg
980630
980701
08 – 7811911

United Parcel Service (UPS)
Inger Rykström
980624
020-345345

9 Bilaga I - VTL

Lag (1974:610) om inrikes vägtransport

Lagens tillämpningsområde m.m.

1 § Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag.

Om avtal som är underkastat konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) gäller särskilda bestämmelser.

2 § Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker. Av 14 § postlagen (1993:1684) följer dock att 5 och 27--42 §§ skall tillämpas i fråga om postbefordringsföretags ansvar gentemot den som har anlitat företaget för befordran av paket inom landet.

Lagen skall inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg. Lag (1993:1693).

3 § Med fordon förstås i denna lag varje slag av fordon som användes för godsbefordran på väg.

4 § Fraktas fordonet med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg, är denna lag tillämplig på befordringen i dess helhet, förutsatt att godset under befordringen ej lossas från fordonet av annan anledning än att det varit omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet sätt.

Visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordringen med det andra transportmedlet, icke beror av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med detta transportmedel, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler som gäller för befordran med det andra transportmedlet, om dessa regler ej kan åsidosättas genom avtal som inskränker fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

5 § Bestämmelserna i denna lag får ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avsändare eller mottagare, om ej godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 § För vad någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande är fraktföraren ansvarig som om handling eller underlåtenheten varit hans egen.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

Fraktsedel

7 § Fraktsedel skall upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det och användandet av fraktsedel ej medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller skilda partier och skall befordringen ske med användande av fraktsedel, kan såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

8 § Fraktsedel upprättas i flera exemplar, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Fraktsedel underskrives av fraktföraren. Underskriften kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Fraktsedel skall överlämnas till avsändaren i samband med att godset mottages till befordran.

9 § Fraktsedel skall innehålla uppgift om

- a) avsändarens namn och adress,
- b) fraktförarens namn och adress,
- c) ort och dag för fraktförarens mottagande av godset till befordran samt bestämmelseorten,
- d) mottagarens namn och adress,
- e) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning,
- f) i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning och, när så kräves, de förstighetsmått som skall vidtas.

10 § På begäran av avsändaren eller fraktföraren skall, utöver vad som gäller enligt 9 §, i fraktsedel intagas uppgift om

- a) ort och dag för upprättandet,
- b) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet,
- c) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd,
- d) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggs avgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnas,

- e) anvisningar som behövs för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras,
- f) förbud mot omlastning,
- g) kostnader som avsändaren åtager sig att betala,
- h) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas,
- i) enligt 33 § uppgivet värde av godset samt belopp vilket motsvarar i 36 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande,
- j) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset,
- k) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord,
- l) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

I fraktsedeln får intagas de ytterligare uppgifter som parterna anser påkallade.

11 § Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av att uppgift som avsändaren lämnar i frakt sedel eller för att intagas i denna är oriktig eller ofullständig.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

12 § Har uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer lämnats i fraktsedel, åligger det fraktföraren att när han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av dessa uppgifter. Kan han ej med skäligena medel göra detta eller menar han att lämnad uppgift är oriktig, skall han anteckna förbehåll härom på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när han mottager godset och, om han önskar göra förbehåll häremot, ange förbehållet jämte grunden för detta i fraktsedeln. Sker befordran utan fraktsedel, skall fraktföraren i den utsträckning omständigheterna ej föranleder annat undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt i samband med att godset mottages till befordran underrätta avsändaren om de förbehåll han finner sig böra göra.

Har avsändaren uttryckligen godkänt förbehåll enligt första eller andra stycket genom anteckning på fraktsedeln eller, när fraktsedel ej upprättas, genom annan förklaring, är förbehållet bindande för honom.

Avsändaren kan fordra att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnaden för sådan undersökning. Om fraktsedel upprättas, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

Fraktsedels bevisverkan m.m.

13 § De i fraktsedeln angivna avtalsvillkoren skall antagas återge fraktavtalets innehåll, om ej annat visas. Fraktsedeln skall gälla som bevis om frakt-

förarens mottagande av godset, om det ej visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga.

Har fraktsedel upprättats och har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln och angivit grunden för förbehållet skall, om ej annat visas, godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, och antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämmt med uppgifterna i fraktsedeln. Är fraktföraren i fall som avses i 12 § andra stycket andra punkten skyldig att undersöka godsets och förpackningens tillstånd, skall, om fraktföraren ej enligt vad där föreskrives gjort förbehåll, godset och förpackningen antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden undersökningsplikten omfattat, såvida ej annat visas.

Bristfällig förpackning

14 § Är godset bristfälligt förpackat och uppkommer till följd därav skada på person, fordon, utrustning eller annat gods eller uppstår annan kostnad, svarar avsändaren mot fraktföraren för skadan eller kostnaden. Vad nu sagts gäller dock ej, om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han underlät att göra förbehåll om bristfälligheten.

Farligt gods

15 § Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt visa att fraktföraren kände till den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

Gods av farlig beskaffenhet, om vars farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket, får han, utan skyldighet att lämna ersättning, lossa eller, om det ej skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd, förstöra eller oskadliggöra. Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren kostnad och skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 § Avsändaren skall ställa de handlingar till fraktförarens förfogande och lämna honom de upplysningar som behövs till uppfyllande av tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren. Avsändaren är ansvarig mot fraktföraren för skada som uppkommit till följd av att sådan handling eller upplysning som avses i första stycket saknas eller är ofullständig eller oriktig, dock ej om fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är ej skyldig att undersöka om handlingarna och upplysningarna är riktiga eller fullständiga.

Går handling som överlämnats till fraktföraren förlorad eller användes den oriktigt, svarar fraktföraren för därav uppkommande skada, om han ej för-

mår visa, att förlusten eller den oriktiga användningen icke beror av fel eller försummelse från hans sida. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att begära av fraktföraren att befordringen avbrytes, att bestämmelseorten ändras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som tidigare angivits eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

18 § Lämnar avsändaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisningens utförande.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning som ej kan utföras, när den når den som skulle ha följt anvisningen, eller vars utförande skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta avsändaren om att han ej kan efterkomma sådan anvisning. Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller skyldig att efterkomma.

19 § Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ har att ställa sig till efterrättelse, är han ansvarig för skada som uppkommer därigenom. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Godsets utlämnande

20 § Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten är mottagaren berättigad att begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 27 § andra stycket, får mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

Mottagare som begär att få godset utlämnat har också rätt att erhålla sådant fraktsedelsexemplar som upprättats för att överlämnas till honom.

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt första stycket är skyldig att betala det belopp som fraktföraren är berättigad att uppbära enligt fraktavtalet. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

21 § Utlämnas godset till mottagaren utan att sådant efterkrav uttages som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändarens skada intill efterkravets belopp. Vad fraktföraren sålunda erlagt får han söka åter av mottagaren.

Hinder för befordringens utförande

22 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten att det är omöjligt att fullgöra fraktavtalet på det sätt som överenskommits, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

Medger omständigheterna att befordringen utföres på annat sätt än som överenskommits och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt första stycket, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose avsändarens intresse.

Hinder för utlämnande

23 § Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

Mottagaren får, trots att han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren ej erhållit annan anvisning från avsändaren.

Av anvisning föranledda kostnader

24 § Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 22 eller 23 §. Rätt till ersättning föreligger dock ej om kostnaden beror av fel eller försummelse från fraktförarens sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

25 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten vara omöjligt att utföra befordringen eller föreligger efter godsets ankomst dit hinder för dess utlämnande, får fraktföraren, om han ej genast kunnat erhålla anvisning som han rimligen varit skyldig att efterkomma, lossa godset för avsändarens räkning. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är skyldig att förvara godset åt avsändaren. Han får dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren är berättigad till enligt fraktavtalet och de övriga belopp som kan krävas ersatta.

26 § Fraktföraren får sälja godset utan att invänta anvisning som avses i 22 eller 23 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren får även sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning som han rimligen kan anses skyldig att efterkomma.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Om det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta avsändaren om tid och plats för försäljningen.

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset och kostnaden för försäljningen tillställas avsändaren. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

27 § Fraktföraren är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnas. Fraktföraren är även ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när godset icke utlämnas inom avtalad tid. Om särskild tid ej avtalats, föreligger dröjsmål när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

28 § Fraktföraren är fri från ansvarighet enligt 27 §, om han visar att förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida, eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Fraktföraren får ej till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han kan ha hyrt fordonet, eller av dennes folk.

29 § Fraktföraren är vidare fri från ansvarighet enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

- a) befordran med öppet fordon utan presenning, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
- b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat,
- c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av person som handlar för avsändarens eller mottagarens räkning,
- d) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, såsom genom bräck-

ning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare,
e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset,
f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kan härröra av risk som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, om det icke visas att den ej är att tillskriva sådan risk. Antagande som nu sagts får dock ej göras i fall som avses i första stycket a), när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av hela kol- lin.

Sker befordringen med fordon som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får fraktföraren till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i första stycket d) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvilat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

Fraktföraren får till befrielse från ansvarighet åberopa vad som föreskrives i första stycket f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

30 § Är fraktföraren enligt 28 eller 29 § ej ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar han endast i den utsträckning som omständighet, för vilken han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Förlorat gods

31 § Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det godset mottogs till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset gått förlorat.

Den som är berättigad till ersättning för förlorat gods får, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket får inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet, dels återbetalar den gottgörelse som han uppburit med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Framställes ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset utlämnas, får fraktföraren förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

32 § Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde på den ort och vid den tid godset mottogs till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, om sådant saknas, marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Fraktförarens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Utöver vad nu sagts skall ersättning utgå för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas till fullo om godset gått förlorat och i övrigt till en mot minskningen svarande del. Lag (1985:177).

33 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 32 § andra stycket angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som fraktföraren begärt, gäller i stället för detta belopp det värde som angivits i fraktsedeln.

Ersättningens storlek när gods skadats

34 § Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter värdet av godset jämte frakt och andra utlägg i samband med befordringen enligt 32 § första och tredje styckena.

Ersättning enligt första stycket får ej överstiga vad som skulle ha utgått om sändningen förlorats eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

35 § Fraktförarens ansvarighet för skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande är begränsad till fraktens belopp.

Särskilt leveransintresse

36 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit det belopp, som han anser motsvara ett med ett riktigt utlämnande förbundet intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides, och erlagt den tilläggsavgift fraktföraren begärt, utgår utöver vad som följer av 32-35 §§ ersättning intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

37 § De bestämmelser i denna lag som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek tillämpas i fråga om varje talan om ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål som riktas mot fraktföraren eller mot någon som fraktföraren svarar för enligt 6 §, även om sådan talan icke grundas på fraktavtalet.

Uppsåt eller grov vårdslöshet

38 § Har fraktföraren uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada, får han ej åberopa de bestämmelser ovan i denna lag som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär över flyttning av bevisskyldigheten.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada. I sådant fall är den för vilken fraktföraren svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet berättigad att åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

Jämkning av skadestånd

39 § Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas efter vad som föreskrives i 6 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207). Lag (1975:409).

Reklamation, preskription och laga domstol

40 § Den som vill begära ersättning av fraktföraren för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge fraktföraren meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren eller någon, för vilken denne svarar enligt 6 §, till last.

41 § Talan rörande befordran som avses i denna lag skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år.

Tiden skall räknas

- a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren,
- b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, när särskild tid härför ej avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran,
- c) i annat fall än nu nämnts från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalet slöts.

Har tiden för talan försuttits, får fordran ej heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

42 § Talan mot fraktförare, avsändare eller mottagare rörande befordran som avses i denna lag kan väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken

är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort där godset mottogs till befordran eller vid domstolen i bestämmelseorten.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

43 § Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är envar av dem ansvarig för befordringen i dess helhet, om ett exemplar av fraktsedeln åtföljer godset. Varje fraktförare efter den förste inträder genom att taga emot godset och fraktsedeln som part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

44 § Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål får, utom när fråga är om genkärsmål eller yrkande om kvittning i rättegång angående fordran grundad på samma fraktavtal, föras endast mot den förste eller den siste fraktföraren eller den fraktförare som utförde den del av befordringen, under vilken den händelse inträffade som orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet. Talan får föras samtidigt mot flera av dessa fraktförare.

45 § Fraktförare som betalat ersättning enligt denna lag kan återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen enligt följande regler:

- a) har skadan orsakats av händelse för vilken en fraktförare ensam är ansvarig, skall han svara för ersättningen,
- b) är flera fraktförare ansvariga för händelse eller händelser som orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten,
- c) kan det ej utredas på vilka fraktförare ansvaret vilar, delas ersättningskyldigheten mellan dem i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Kan någon av fraktförarna ej betala vad som faller på honom, skall bristen delas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna får avtala om avvikelser från vad som föreskrives i första och andra styckena.

46 § Fraktförare mot vilken krav framställs med stöd av 45 § kan icke göra invändning om att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han erlagt, om ersättningen fastställts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda i denna.

Bestämmelserna i 41 § har motsvarande tillämpning på regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper dock från den dag då dom, varigenom ersättningen till den skadelidande bestämdes, vann laga kraft eller, om anspråket ej fastställts genom dom, från den dag då betalning skedde.

Särskilda bestämmelser

47 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

10 Bilaga II - CMR

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

Översatt i enlighet med den i Kungliga protokollet nr 132
till riksdagen 1968 intagna texten:

Konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)

KAPITEL I

Artikel 1

1. Denna konvention äger tillämpning på varje avtal om godsbefordran med fordon på väg mot vederlag, när orten för godsets mottagande till befordra och bestämmelseorten, såsom det angivits i avtalet, är belägna i skilda stater, av vilka åtminstone den ena är en fördragsslutande stat. Vad nu sagts gäller oavsett parternas hemvist och nationalitet.
2. I denna konvention förstås med "fordon" sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar, som avses i artikel 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik.
3. Denna konvention gäller även när befordran som faller inom dess tillämpningsområde utföres av stater eller statliga inrättningar eller organisationer.
4. Denna konvention äger icke tillämpning
 - (a) på befordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran;
 - (b) på begravningstransporter;
 - (c) på befordran av flyttsaker.
5. De Fördragsslutande Parterna förbinder sig icke genom särskilda överenskommelser mellan två eller flera av dem avtala om annan ändring i denna konvention än den som avser att från dess tillämpning undantaga gemensam gränstrafik eller att för befordran, som uteslutande utföres inom deras territorie, medge användning av fraktsedel, som är bärare av rätt till godset.

Artikel 2

1. Fraktas fordonet med pålastat gods under del av befordringen till sjöss, med järnväg, på inlandsvattenväg eller med luftfartyg utan att gods – fränsett fall då artikel 14 är tillämplig – lossas från fordonet, äger denna konvention likväl tillämpning på befordringen i sin helhet i den mån det styrkes, att förlust, minskning eller skada eller dröjsmål med godsets ut-

lämnande, som inträffat medan godset befordras på annat sätt än på väg, icke orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under sådan befordran och på grund av att befordringen skett på annat sätt än på väg, bestämmes vägfraktförarens ansvarighet icke enligt denna konvention utan på det sätt varpå den andre fraktförarens ansvarighet skola bestämmas, därest avtal slutits mellan avsändaren och sistnämnde fraktförare om befordran enbart av godset i enlighet med tvingande lagregler, som gäller för befordran av gods med det ifrågavarande transportmedlet. Saknas sådana regler, bestämmes emellertid vägfraktförarens ansvarighet enligt denna konvention.

2. Är vägfraktföraren tillika fraktförare med avseende på det andra transportmedlet bestämmes hans ansvarighet likaledes enligt vad i första stycket sägs och som om hans verksamhet som vägfraktförare och hans verksamhet som fraktförare med avseende på det andra transportmedlet utövas av två skilda personer.

KAPITEL II

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Artikel 3

Vid tillämpning av denna konvention är fraktföraren ansvarig för vad hos honom anställd eller annan som han anlitar för befordringen företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande. Fraktföraren svarar därvid såsom för egen handling eller underlåtenhet.

KAPITEL III

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Artikel 4

Fraktavtalet skall bekräftas genom fraktsedel. Att fraktsedel icke har upprättats eller icke har föreskrivet innehåll eller har gått förlorad inverkar icke på avtalets existens eller giltighet, och avtalat förblir underkastat bestämmelser i denna konvention.

Artikel 5

1. Fraktsedeln skall upprättas i tre originalexemplar, vilka skall undertecknas av avsändare och fraktförare. Underskrifterna får vara tryckta eller ersatta med avsändaren eller fraktförarens stämplor, om lagen i den stat där fraktsedeln upprättats tillåter detta. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.
2. Skall godset lastas på skilda fordon eller är frågan om olika godsslag eller om skilda partier, äger avsändaren eller fraktföraren fordra, att skilda fraktsedlar utfärdas för varje fordon, godsslag eller parti.

Artikel 6

1. Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:
 - a) ort och dag för utfärdandet;
 - b) avsändarens namn och adress;
 - c) fraktförarens namn och adress
 - d) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
 - e) mottagarens namn och adress;
 - f) gängse benämning på godsets art och förpackningssätt samt, i fråga om farligt gods, dettas allmänt vedertagna benämning;
 - g) antal kollin, dessas särskilda märkning och nummer;
 - h) godsets bruttovikt eller annan uppgift om dess mängd;
 - i) kostnaderna hänförliga till befordringen (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande);
 - j) erforderliga anvisningar beträffande tull- och andra formaliteter;
 - k) meddelande att befordringen är underkastade bestämmelserna i denna konvention utan hinder av att annat kan vara avtalat.
2. I förekommande fall skall fraktsedeln också innehålla följande uppgifter:
 - a) förbud mot omlastning;
 - b) de kostnader som avsändaren åtager sig att betala;
 - c) efterkravsbelopp som skall uppbäras vid godsets utlämnande;
 - d) godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen;
 - e) avsändarens anvisning till fraktföraren rörande försäkring av godset;
 - f) avtalad tid inom vilket befordringen skall vara fullgjord;
 - g) förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren.
3. Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterliggare uppgifter som de anser påkalla.

Artikel 7

1. Avsändaren svarar för all kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet och ofullständighet hos
 - a) uppgifter som nämnes i artikel 6 första stycket b), d), e), f), g), h) och j);
 - b) uppgifterna som nämnes i artikel 6 andra stycket;
 - c) annan uppgift eller anvisning som avsändaren lämnar för fraktsedelns upprättande eller för att införas i denna.
2. Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln infört uppgift eller anvisning som sägs i första stycket, anses han ha handlat för avsändarens räkning, om annat icke visas.
3. Innehåller fraktsedeln icke meddelande som avses i artikel 6 första stycket k), svarar fraktföraren för all kostnad och skada som därigenom tillskyndas den som äger förfoga över godset.

Artikel 8

1. Vid mottagandet av godset skall fraktföraren undersöka

- a) riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antal kollin samt om dessas märkning och nummer;
 - b) godsets och förpackningens synliga tillstånd.
2. Kan fraktföraren icke med skäligen medel undersöka riktigheten av de i första stycket under a) nämnda uppgifterna, skall han på fraktsedeln teckna förbehåll härom och ange grunden för förbehållet. Han skall också ange grunden för varje förbehåll som han gör i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd. Sådant förbehåll gäller icke mot avsändaren, om denne icke uttryckligen har godkänt det på fraktsedeln.
 3. Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd. Han kan även fordra undersökning av kollinas innehåll. Fraktföraren äger kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen skall antecknas på fraktsedeln.

Artikel 9

1. Fraktsedeln skall, såvida annat icke styrkes, gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.
2. Har fraktföraren icke tecknat förbehåll på fraktsedeln samt angivit grunder för detta, skall, om annat icke styrkes, godset och dess förpackning antagas ha varit i synnerligen gått tillstånd, när fraktföraren mottog godset, samt antalet kollin, dessas märkning och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Artikel 10

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för sådan skada på person, materiel eller annat gods och sådana kostnader som uppkommit till följd av bristfällig förpackning av godset, om icke bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när denne mottog godset, och fraktföraren ändå underlät att göra förbehåll därom.

Artikel 11

1. Till uppfyllande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren skall avsändaren föga erforderliga handlingar till fraktsedeln eller ställa sådana handlingar till fraktförarens förfogande samt lämna fraktföraren de upplysningar som denne begär.
2. Fraktföraren är icke skyldig att undersöka, huruvida dessa handlingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga. Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada som uppkommer till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, utom då fel eller försummelse ligger föraren till last.
3. Fraktföraren bär samma ansvar som en kommissionär för följderna av att de handlingar som är omnämnda i fraktsedeln och som åtföljer denna eller överlämnats till honom gått förlorade eller använts oriktigt. Den ersättning som han har att utge får dock inte överstiga vad som skolat utgå, om godset gått förlorat.

Artikel 12

1. Avsändaren äger förfoga över godset, särskilt genom att begära hos fraktföraren att godset stoppas under befordringen, att bestämmelseorten ändras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som avgivit fraktsedeln.
2. Denna rätt upphör, när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren eller denne gör gällande sin rätt enligt artikel 13 första stycket. Från denna tidpunkt skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.
3. Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren så snart fraktsedeln upprättats, om avsändaren infört föreskrift därom i fraktsedeln.
4. Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset givit anvisning om att det skall utlämnas till annan person, äger denna ej anvisa annan mottagare.
5. Förfoganderätten får utövas endast under följande villkor:
 - a) att avsändaren eller, i fall som avses i tredje stycket, mottagaren som vill utöva denna rätt företer det första exemplaret av fraktsedeln, på vilket de nya anvisningarna till fraktföraren tecknas, samt gottgör fraktföraren kostnad och skada som följer av anvisningarnas utförande;
 - b) att utförandet av de nya anvisningarna är möjligt vid den tidpunkt när de når den som skall efterkomma dem eller varken hindrar den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller medför skada för avsändaren eller mottagaren av annan sändning;
 - c) att anvisningen icke leder till delning av sändningen.
6. Kan fraktföraren på grund av bestämmelserna i femte stycket b) icke efterkomma erhållen anvisning, skall han härom omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen.
7. Fraktföraren som underlåtit att efterkomma anvisning, vilken meddelats enligt bestämmelserna i denna artikel, eller som utfört sådan anvisning utan att fordra, att det första exemplaret av fraktsedeln företer, är ansvarig gentemot den som därigenom tillskyndats skada.

Artikel 13

1. Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten äger mottagaren fordra att fraktföraren mpt kvitto utlämnar det andra exemplaret av fraktsedeln samt godset till honom. Utrönes det att godset gått förlorat eller har godset ej kommit fram vid utgången av den i artikel 19 nämnda fristen, äger mottagaren gentemot fraktföraren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.
2. Mottagaren vilken gör gällande rätt som tillkommer honom enligt första stycket, skall betala det belopp som framgår av fraktsedeln. I fall av tvist härom är fraktföraren icke skyldig utlämna godset, om mottagaren icke ställer säkerhet.

Artikel 14

1. Är eller blir det av någon orsak före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjligt att fullgöra avtal på sätt fraktsedeln anger skall fraktföraren begära anvisning från den som enligt artikel 12 äger förfoga över godset.
2. Om emellertid omständigheterna medger att befordringen utföres på annat sätt än fraktsedeln anger och fraktföraren icke skäligen kunnat inom skälig tid erhålla anvisning från den som enligt artikel 12 äger förfoga över godset, åligger det fraktföraren att vidta de åtgärder som synes honom bäst tillgodose dennes intresse.

Artikel 15

1. Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren begära anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att ta emot godset, äger avsändaren förfoga över detta utan att förete det första exemplaret av fraktsedeln.
2. Mottagaren äger, trots att han vägrat mottaga godset, påfordra dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning från avsändaren.
3. Uppstår hinder för utlämnandet efter det att mottagaren begagnade av sin rätt enligt artikel 12 tredje stycket givit anvisningar om att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena av förevarande artikel mottagaren anses som avsändare och den andra som mottagare.

Artikel 16

1. Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta anvisning eller efterkomma mottagen anvisning, om kostnaden icke uppkommit till följd av hans fel eller försummelse.
2. I fall som avses i artikel 14 första stycket eller artikel 15 äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som äger förfoga däröver. Efter lossningen skall befordringen anses avslutad. Fraktföraren skall därefter förvara godset åt den andre. Han äger anförtro godset åt tredje man och svarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset häftar alltjämt för de belopp som framgår av fraktsedeln samt för varje annan kostnad.
3. Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning från den som äger förfoga över det, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Han äger också i annat fall sälja godset, om han icke inom skälig tid från den som äger förfoga över godset erhållit annan anvisning som han skäligen får anses skälig att efterkomma.
4. Har godset sålts med tillämpning av denna artikel, skall köpeskillingen efter avdrag för de kostnader för vilket godset häftar tillställas den som

ägde förfoga över godset. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för mellanskillnaden.

5. Förfarandet vid försäljningen bestämmes av lag eller efter sedvana på den ort där godset finnes.

KAPITEL IV

Fraktförarens ansvarighet

Artikel 17

1. Fraktföraren är ansvarig för sådan förlust eller minskning av godset och sådan skada därpå som inträffar under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande samt för dröjsmål med utlämnandet.
2. Fraktföraren är dock fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen eller skadan eller dröjsmålet orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning från denne som icke föranletts av fraktförarens fel eller försummelse eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren icke kunnat undvika och vars följder han icke kunnat förebygga.
3. Fraktföraren kan icke till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som han använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken han kan ha hyrt fordonet eller av dennes folk.
4. Under förutsättningar som anges i artikel 18 andra till femte styckena är fraktföraren fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen eller skadan härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållande:
 - (a) användning av öppet fordon utan presenning, när det transportsätt uttryckligen avtalats eller angivits i fraktsedeln;
 - (b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för minskning eller skada när det icke är förpackat eller är bristfälligt förpackat;
 - (c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren, mottagaren eller person, som handlar för avsändarens eller mottagarens räkning;
 - (d) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;
 - (e) ofullständig eller fleaktig märkning eller numrering av kollina;
 - (f) befraktning av levande djur.
5. Är fraktföraren enligt denna artikel icke ansvarig för viss eller vissa av de omständigheter som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Artikel 18

1. Bevisskyldigheterna för att förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakats av förhållande som anges i artikel 17 andra stycket åvilar fraktföraren.

2. Visar fraktföraren att förlust, minskning eller skada att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av en eller flera av de särskilda risker som nämnes i artikel 17 fjärde stycket, skall det antagas härröra därav. Motparten äger dock föra bevisning om att förlusten, minskningen eller skadan i verkligheten icke vare sig helt eller delvis är att tillskriva sådan risk.
3. Antagande enligt andra stycket får icke göras i fall som avses i artikel 17 fjärde stycket a), därest fråga är om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin.
4. Sker befordringen med fordon som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot inverkan av värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, äger fraktföraren icke till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket d), om han icke visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom ifråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.
5. Fraktföraren äger icke till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket f), om han icke visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, samt att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

Artikel 19

Dröjsmål med utlämnande föreligger, när godset icke utlämnats inom avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, när den tid som åtgått för befordringen överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves, för att i sedvanlig ordning samla full last.

Artikel 20

1. Om godset icke utlämnats inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom sextio dagar från det att fraktföraren mottog godset till befordran, äger den berättigade anse godset som förlorat utan att behöva förebbringa annan bevisning härför.
2. Den berättigade kan, när han mottager gottgörelse för att godset gått förlorat, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom loppet av ett år från det att ersättningen utbetalades. Skriftlig bekräftelse på att sådan begäran framställts skall lämnas honom.
3. Inom trettio dagar från det att han erhållit underrättelse som nu sagts kan den berättigade påfordra, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som framgår av fraktsedeln och återbetalar den gottgörelse han uppburit, minskad med den kostnadsersättning som kan ha inräknats däri, men utan inskränkning i den rättelse till gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som han kan ha enligt artikel 23 och, i förekommande fall, artikel 26.
4. Framställes ej begäran som sägs i andra stycket eller lämnas icke någon anvisning inom den i tredje stycket nämnda trettiodagarsfristen eller

kommer inte godset tillrätta förrän mer än ett år förflutit från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren förfoga över godset i överensstämmelse med lagen på den ort där godset finnes.

Artikel 21

Har godset utlämnats till mottagaren utan uttagande av efterkrav, som fraktföraren skolat uppbära enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att hålla avsändaren skadelös intill efterkravets belopp, fraktföraren dock obetaget att söka sitt åter av mottagaren.

Artikel 22

1. Överlämnar avsändaren gods av farlig beskaffenhet till fraktföraren, skall han underrätta denne om farans särskilda art och, om nödvändigt, ange de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse icke intagits i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde kännedom om den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.
2. Gods av farlig beskaffenhet, om vars farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket av denna artikel, kan fraktföraren när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra utan att bli ersättningskyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

Artikel 23

1. Är fraktförare på grund av bestämmelserna i denna konvention skyldig att utge ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter det värde godset vid tiden för dess mottagande till befordran hade på den ort där den mottogs till befordran.
2. Godsets värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspris eller, om inte heller sådant pris finnes, mefter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.
3. Ersättningen får dock inte överstiga 8,33 beräkningsenheter per kilogram av förlorad bruttovikt.
4. Härutöver skall frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen återbetalas, till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning, men annan skada ersättes icke.
5. Skada till följd av dröjsmål är fraktföraren skyldig att ersätta intill fraktens belopp.
6. Ytterligare ersättning kan fordras endast om godsets värde eller särskilt leveransintresse angivits enligt artikel 24 eller artikel 26.
7. Den beräkningsenhet som anges i konventionen är den särskilda dragningsrätten såsom den definieras av Internationella valutafonden. Det belopp som anges i tredje stycket av denna artikel skall räknas om till domstolslandets myntslag på grundval av det myntslags värde den dag då domen meddelas eller den dag som parterna kommer överens om. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter

skall, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande deg tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

8. En stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i sjunde stycket i denna artikel tillämpas, får dock, vid ratifikationen av eller anslutning till protokollet till CMR eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns som gäller enligt tredje stycket av denna artikel inom dess område skall vara 25 monetära enheter. Denna monetära enhet motsvarar 10/31 gram guld av 0,900 finhet. Omräkningen av det belopp som anges i detta stycke skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.
9. Den beräkning som nämnts i sista meningen i sjunde stycket av denna artikel och den omräkning som nämns i åttonde stycket av denna artikel skall göras så, att resultatet i statens nationella mynt så långt som möjligt ger uttryck för samma realvärde som det belopp som är uttryckt i beräkningsenheter i tredje stycket av denna artikel. När en stat deponerar ett instrument enligt artikel 3 i protokollet till CMR och varje gång som beräknings- eller omräkningsmetoden ändras, skall den staten underrätta Förenta Nationernas generalsekreterare om den metod för beräkning som staten tillämpar enligt åttonde stycket av denna artikel.

Artikel 24

Avsändaren äger mot erläggande av överenskommen tilläggsavgift i fraktsedeln uppge högre värde på godset än som motsvarar det i artikel 23 tredje stycket föreskrivna ansvarighetsbeloppet, och i sådant fall gäller det uppgivna värdet i stället som sådant belopp.

Artikel 25

1. Vid skada på godset skall fraktföraren ersätta värdeminskningen, beräknad efter det enligt artikel 23 första, andra och fjärde styckena bestämda värdet av godset.
2. Ersättningen får dock icke överstiga:
 - a) om hela sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha utgått om sändningen gått förlorad;
 - b) om blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skall ha utgått, om denna del gått förlorad.

Artikel 26

1. Avsändaren kan genom anteckning i fraktsedeln och mot erläggande av överenskommen tilläggsavgift fastställa ett belopp, som motsvarar det särskilda intresset av riktigt utlämnande i händelse av att godset gått förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrids.

2. Har särskilt leveransintresse uppgivits kan vid sidan av ersättning som avses i artiklarna 23, 24 och 25 gottgörelse fordras intill beloppet av det uppgivna intresset för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Artikel 27

1. Den som är berättigad till ersättning äger rätt att fordra ränta på ersättningsbeloppet. Ränta beräknas efter fem procent om året och löper från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, om sådant anspråk inte framställts, från den dag då talan väcktes.
2. Är belopp som ligger till grund för beräkning av ersättning icke uttryckt i myntslag i den stat som betalning kräves, skall omräkning ske efter den på betalningsdagen gällande kursen på den ort där betalning sker.

Artikel 28

1. Kan enligt tillämplig lag förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran vilken är underkastad denna konvention, ge upphov till anspråk på annan grund än avtal, får fraktföraren åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluter hans ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek.
2. Framställs på annan grund än avtal anspråk med anledning av förlust, minskning, skada eller dröjsmål mot person, för vilken fraktföraren svarar enligt artikel 3, äger även sådan person åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek.

Artikel 29

1. Fraktföraren kan icke åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka utesluter eller begränsar ansvarighet eller innebär överflyttning av bevis-skyldigheten, om han orsakat skadan uppsåtligen eller av vårdslöshet ligger honom till last som likställes med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts.
2. Vad nu sagts gäller även när uppsåt eller vårdslöshet ådagalagts av någon som är anställd hos fraktföraren eller av annan som denne anlitat för befordringen när den anställda handlar i tjänsten eller medhjälparen för uppdragets fullgörande. I sådant fall får den anställda eller medhjälparen ej heller ed avseende på sin personliga ansvarighet åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka nämnts i första stycket.

KAPITEL V

Anmärkingar och väckande av talan

Artikel 30

1. Har mottagaren tagit emot godset utan att ha gemensamt med fraktföraren undersökt dess tillstånd eller utan att, när fråga är om, synlig minskning eller skada, senast vid utlämnandet, eller, när fråga är om minskning eller skada, som icke är synlig, inom sju dagar, söndagar och andra

- allmänna fridagar oräknade, ha till fraktföraren framställt anmärkning innefattande en allmän beskrivning av minskningens eller skadans art, skall mottagaren, om annat ej styrkes, antagas ha tagit emot godset i det tillstånd som angivits i fraktsedeln. Ifråga om minskning eller skada, som ej är synlig, skall anmärkning göras skriftligen.
2. Har mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställs endast när fråga är om minskning eller skada, om icke synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar, söndagar och andra fridagar oräknade, från dagen för undersökningen.
 3. Ersättning på grund av dröjsmål utgår endast om skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjugo dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.
 4. Vid beräkning av de tidsfrister som avses i denna artikel medräknas icke den dag då det blev undersökt eller ställdes till mottagarens förfogande.
 5. Fraktföraren och mottagarens är skyldiga att i skälig omfattning underlätta för varandra och utföra erforderliga undersökningar.

Artikel 31

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention får upptagas, förutom vid sådan domstol i fördragsslutande stat som parterna utsett, vid domstol i stat, inom vars område
 - a) svarande har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits, eller
 - b) den ort där godset mottogs av fraktföraren eller bestämmelseorten är belägen,och får icke väckas vid annan domstol.
2. Är talan som avses i första stycket av denna artikel anhängig vid en enligt det stycket behörig domstol eller har sådan talan avgjorts av dylik domstol, får ny talan icke väckas mellan parter angående samma sak, med mindre avgörandet av den domstol vid vilken den första talan väcktes icke kan verkställas i den stat där den nya talan väckes.
3. Sedan dom i tvist som avses i första stycket av denna artikel meddelats av domstol i fördragsslutande stat och blivit verkställbar i den staten skall domen vara verkställbar även i var och en av de övriga fördragsslutande stat där verkställighet söks. Sådana formföreskrifter får ej innefatta möjlighet till omprövning av själva saken.
4. Bestämmelserna i tredje stycket av denna artikel äger tillämpning på domar, meddelade efter kontradiktoriskt förfarande, tredskodomar och av domstolar stadfästa förlikningar, men icke på domar, som endast är interimistiskt verkställbara, eller på avgörande, varigenom kändande, som helt eller delvis tappat målet, ålagts att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.
5. Säkerhet för kostnad i rättegång med anledning av fordran som är underkastad denna konvention får icke fordras av sådan medborgare i fördragsslutande stat som har hemvist eller idkar rörelse med fast driftsställe i sådan stat.

Artikel 32

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention skall väckas inom ett år. Grundas talan på uppsåt eller sådan vårdslöshet som enligt lagen i den stat där talan föres likställes med uppsåt, gäller dock en frist om tre år. Preskriptionstiden löper
 - a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren;
 - b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, där särskild tid ej avtalats, från sextionde dagen efter fet fraktföraren mottog godset till befordran;
 - c) i annat fall från utgången av en tid av tre månader från det att fraktavtalet slöts.

Den dag från vilken tid för talans väckande löper medräknas inte i tiden.

2. Skriftligt krav medför uppehåll i preskriptionstiden intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Medges kravet delvis fortsätter preskriptionstiden att löpa endast med avseende på den del av kravet som kvarstår som tvistig. Beviskyldigheten för att krav eller svar därpå mottagits eller att handlingar återställts åvilar den som påstår sådant förhållande. Förnyat krav rörande samma sak medför icke uppehåll i preskriptionstiden.
3. Om annat ej följer av bestämmelserna i andra stycket, tillämpas i frågor som avser uppehåll i preskriptionstiden lagen i den stat där talan väckts. Samma lag tillämpas i frågor som gäller preskriptionsavbrott.
4. Preskriberad fordran kan ej göras gällande genkärsmål eller yrkande om kvittning.

Artikel 33

Fraktavtalet får innehålla bestämmelse om att tvist skall avgöras av skiljemän, om bestämmelsen föreskriver att skiljemännen skall tillämpa denna konvention.

KAPITEL VI

Bestämmelser om befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra.

Artikel 34

Utföres befordran på grund av ett och samma fraktavtal av flera vägfraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvariga för utförandet av befordringen i dess helhet. Den andra fraktföraren och envar av de följande inträder genom att taga emot godset och fraktsedeln såsom part i –fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

Artikel 35

1. Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto. Han skall teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning därtill skall han såväl på nämnda exemplar som på kvitto anteckna förbehåll av den art som avses i artikel 8 andra stycket.

2. Bestämmelse i artikel 9 äger tillämpning på förhållandet mellan fraktförare vilka utför befordran efter varandra.

Artikel 36

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål på grund av fraktavtal får, utom när fråga är om genkätromål eller kvittningsyrkande i rättegång rörande fordran grundad på fraktavtalet, föras endast mot den förste eller den siste fraktföraren eller mot den fraktförare som utförde sådan del av befordringen varunder händelse inträffade vilken orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet. Talan får samtidigt föras mot flera av dessa fraktförare.

Artikel 37

Fraktförare, som betalat ersättning enligt bestämmelserna i denna konvention, kan återkräva ersättningen jämte ränta och gottgörelse för kostnader och övriga fraktförare som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

- a) fraktförare, som är ansvarig för skadan, skall slutligen bära hela ersättningen, vare sig denne betalats av honom själv eller av annan fraktförare;
- b) har skadan orsakats av omständigheter som är att hänföra till två eller flera fraktförare, skall envar av dem bära så mycket av ersättningen som motsvarar hans ansvarighet; är det icke möjligt att bestämma fraktförarnas inbördes ansvarighet, skall varje fraktförare taga del av ersättningen i förhållande till den andel av frakten som tillkommer honom;
- c) kan det icke utredas vilken fraktförare ansvarigheten åvilar, fördelas ersättningsskyldigheten mellan samtliga fraktförare enligt de under b) angivna grunderna.

Artikel 38

Är någon av fraktförarna på obestånd, skall den andel som faller på honom och som ej betalat delas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

Artikel 39

1. Fraktförare, mot vilken krav framställs med stöd av artikel 37 eller artikel 38, kan icke göra gällande att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han utgivit, om detta fastställts av domstol och den förstnämnde fraktföraren blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda däri.
2. Vill fraktförare föra talan om regress, skall talan väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare mot vilken talan riktas har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan får väckas i samma rättegång mot samtliga dessa fraktförare.
3. Bestämmelserna i artikel 31 tredje och fjärde styckena äger motsvarande tillämpning på avgörande i mål angående regressanspråk enligt artiklarna 37 och 38.

4. Bestämmelserna i artikel 32 skall äga motsvarande tillämpning beträffande regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper dock antingen från den dag då avgörande om den ersättning som skall utgå enligt bestämmelserna i denna konvention vann laga kraft eller, om sådant avgörande ej föreligger, från den dagen då betalning skedde.

Artikel 40

Fraktförare äger sinsemellan avtala om avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 37 och 38.

Artikel 41

1. Om annat icke följer av vad som föreskrives i artikel 40 är varje avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från bestämmelserna i denna konvention ogiltigt. Ogiltigheten av sådant avtalsvillkor medför icke ogiltighet av avtalat i övrigt.
2. I synnerhet är sådana villkor ogiltiga som innebär överlåtelse på fraktföraren av rätten till utfallande försäkringsbelopp eller som har liknande innebörd eller innebär överflyttning av beviskyldigheten.

KAPITEL VIII

Slutbestämmelser

Artikel 47

Varje tvist mellan två eller flera Fördragsslutande Parter rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, vilken parterna ej kan bilägga genom underhandlingar eller på annat sätt, kan på begäran av någon av de berörda Fördragsslutande Parterna hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen.

11 Bilaga III - NSAB

Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser NSAB 2000

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser redogör för speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter, däri innefattande speditörens ansvar enligt olika transporträttsliga konventioner såsom CIM, CMR, Haag-Visby-reglerna samt Warsawkonventionen.

TILLÄMPLIGHET

1§

Dessa bestämmelser är – i den mån inte annat uttryckligen avtalats – tillämpliga för medlemmar i riksförbun anslutna till nordisk Speditörförbund samt även för andra som avtalat om tillämpning av bestämmelserna.

UPPDRAGET TILL SPEDITÖREN

2§

Uppdraget till speditören kan innefatta att ombesörja:

- transport av gods
- lagring av gods
- andra tjänster i anslutning till transport eller lagring av gods, såsom
 - 1) förtullning av gods,
 - 2) medverkan vid fullgörelse av uppdragsgivarens offentligrättsliga förpliktelser,
 - 3) godshantering och märkning av gods,
 - 4) tecknande av försäkring,
 - 5) biträde med export- och importdokumentation,
 - 6) inkassering av efterkrav samt annat biträde vid betalning av godset,
 - 7) råd i transport- och distributionsfrågor.

Speditören kan utföra dessa uppdrag antingen för egen räkning eller som förmedlare.

A. Speditören ansvarar som **transportör** enligt §§ 15-23.

- a) när han utför transporten med ett eget transportmedel (verkställande transportör) eller
- b) när han genom ett uttryckligt transportlöfte eller på annat sätt åtagit sig transportöransvar (kontraherande transportör).

Speditören skall anses vara kontraherande transportör:

- 1) när han utfärdat ett transportdokument i eget namn,
- 2) när han vid marknadsföring eller i offert angivit sitt åtagande på ett sådant sätt – t ex erbjudit ett eget pris för transporten – att det med fog kan antas att speditören tagit sig ansvar som transportör,
- 3) vid godstransport på landsväg.

B. Speditören ansvarar enligt §§ 24-26 som **förmedlare** utan transportöransvar vid sådana transporter som ej omfattas av A.

- C. Speditörens ansvar **innefattar ansvar** för sådana som han anlitat för uppdraget (kontraktsmedhjälpare)
- a. när han ansvarar som transportör enligt A.,
 - b. när tjänsterna har utförts av honom själv med hjälp av egna anordningar eller anställda eller
 - c. när han åtagit sig att svara för tjänsterna för egen räkning.

Oavsett hur uppdragsgivarens anspråk mot speditören eller dennes kontraktsmedhjälpare grundas gäller dessa bestämmelser och med samma ansvar för kontraktsmedhjälpare som för speditören själv. Det sammanlagda ansvaret för speditören och kontraktsmedhjälparen begränsas till vad som gäller enligt dessa bestämmelser.

När speditören åtagit sig uppdrag för egen räkning gäller – förutom vad som uttryckligen avtalats – allmänt tillämpade och godtagna villkor i den mån som de inte innehåller avvikelser från dessa bestämmelser.

I andra fall än de som nämnts i a) – c) ansvarar speditören som förmedlare **utan ansvar** för andra än egna anställda.

D. För **lagringsuppdrag** gäller bestämmelserna i § 27.

UPPDRAGSGIVAREN

§3

Med uppdragsgivare förstås i dessa bestämmelser den som har träffat avtal med speditören eller den som trätt i uppdragsgivarens ställe. Uppdragsgivarens ansvar regleras av bestämmelserna i 28§.

GENERELLA BESTÄMMELSER

UPPDRAGETS UTFÖRANDE

§4

Det åligger parterna att lämna varandra upplysningar som är nödvändiga för uppdragets utförande. Speditören åtar sig att enligt avtal avhämta, omhänderta och låta transportera gods på ett för uppdragsgivaren ändamålsenligt sätt med hjälp av allmänt brukade transportmedel och transportvägar.

Instruktioner till speditören om uppdragets omfattning skall lämnas direkt till honom. Upplysningar i faktura om att gods har sålts mot efterkrav eller värdeuppgifter i försändningsinstruktioner innebär sålunda inte uppdrag till speditören att inkassera fakturabeloppet eller att teckna försäkring.

§5

Det åvilar speditören att styrka att han inom ramen för uppdraget har tillvaratagit uppdragsgivarens intressen för omsorg.

Har speditören, eller någon för vilken han svarar, vållat skada, dröjsmål eller annan förlust med uppsåt, kan han inte åberopa reglerna i dessa bestämmelser, som utesluter eller begränsar hans ansvar eller som ändrar bevisbördan, för såvitt inte annat framgår av §23.

§6

Speditören är ansvarig för att godset kommer fram i skälig tid (utan tidslöfte). Vid bedömning av vad som utgör skälig tid skall hänsyn tas till de uppgifter om förväntad framkomsttid som speditören lämnat i sin marknadsföring eller eljest i samband med avtalets ingående.

Speditören är ansvarig för att godset kommer fram inom den tid (med tidslöfte) som:

- skriftligt avtalats som särskild tidsgaranterad transport
- skriftligt lämnats som offertförutsättning som uttryckligen accepterats av speditören
- presenterats av speditören i skriftlig offert som accepterats av uppdragsgivaren.

§7

Om speditören vid utförandet av uppdrag nödgas handla utan att först inhämta instruktioner, skall han anses göra detta för uppdragsgivarens räkning och på dennes risk.

Uppstår risk för värdeminskning av omhändertaget gods eller på grund av godsets beskaffenhet fara för person-, egendoms- eller miljöskador och anträffas inte uppdragsgivaren, eller föranstaltar han inte snarast efter anmodan om godsets bortskaffande, äger speditören vidta nödvändiga åtgärder med godset och, om så påkallas, låta sälja godset på betryggande sätt. Gods, som är utsatt för förstörelse eller stark värdeminskning eller ger upphov till akut fara, kan speditören efter omständigheterna utan varsel sälja för uppdragsgivarens räkning, oskadliggöra eller förstöra.

Vad speditören därvid erhåller som försäljningslikvid, skall han omgående redovisa till uppdragsgivaren efter avdrag för skäliga kostnader i samband med försäljningen.

Speditören skall snarast möjligt underrätta uppdragsgivaren om vidtagna åtgärder och på anmodan dokumentera eventuella utgifter förbundna härmed samt styrka att han har iakttagit tillbörlig omsorg för att begränsa omkostnader och risker.

För sådana utlägg äger speditören debitera särskild utläggsavgift.

8§

Vid skada, dröjsmål eller annan förlust som uppstått på grund av tredje mans handlingar eller underlåtenhet, är speditören skyldig att reklamera hos denne. Speditören skall underrätta uppdragsgivaren och i samråd med honom vidta lämpliga åtgärder för att säkra uppdragsgivarens krav på ersättning från den som har vållat skadan eller förlusten eller bär ansvaret härför samt på anmodan bistå uppdragsgivaren i dennes mellanhavande med tredje man.

Om så önskas skall speditören till uppdragsgivaren överlåta de rättigheter och krav som speditören kan ha till följd av sitt avtal med tredje man.

§9

Speditörens offert grundas på de uppgifter av betydelse för uppdraget som lämnats till speditören eller på förhållanden som eljest av speditören kan antas vara normala för det avsedda uppdraget. Om inget annat framgår av omständigheterna skall speditören därvidlag kunna utgå från att det gods som överlämnats för transport är av en sådan beskaffenhet och har en relation mellan vikt och volym som är normal för gods av det aktuella slaget.

Uppdragsgivaren är, om inte annat avtalats, skyldig att på anfordran betala förskott till speditören för sådana utlägg som uppdraget kan aktualisera.

§10

Oavsett vad som kan gälla för uppdragsgivarens betalningsskyldighet enligt träffade köpavtal eller transportavtal med annan än transportören, är han skyldig att på anmodan ersätta speditören för dennes tillgodohavande på grund av uppdraget (arvode, förskott, ersättning för utlägg m m) mot erforderlig dokumentation.

Om inte annat avtalats har speditören, när godset inte avtalsenligt avlämnats för transport och uppdraget på grund därav helt eller delvis ej kan utföras, rätt till avtalad frakt och annan ersättning med avdrag för vad speditören sparar eller rimligen kunnat spara genom att inte behöva fullgöra uppdraget.

Om speditören har givit uppdragsgivaren anstånd med betalningen till dess godset kommit fram till bestämmelseorten, är uppdragsgivaren likväl skyldig att på anfordran ersätta speditören för dennes tillgodohavande, om uppdraget på grund av hinder utom speditörens kontroll inte kan fullföljas på avtalat sätt och under förutsättning att detta inte beror på något som speditören skall svara för enligt dessa bestämmelser.

11§

För arbete som bevisligen erfordras utöver vad som uttryckligen avtalats eller som normalt omfattas av speditörens uppdrag har speditören rätt till särskild ersättning. Ersättningen bestäms efter samma principer som för ersättningen av de tjänster som omfattas av uppdraget.

För utlägg utöver det som uttryckligen avtalats eller som normalt omfattas av speditörens uppdrag och som inte betalats i förskott till speditören, har speditören rätt till ersättning för dokumenterade utlägg samt utläggsomkostnader.

§12

Om speditören blir skyldig att betala tilläggsräkning för av honom förmedlade tjänster, är uppdragsgivaren skyldig att på anfordran ersätta honom för dessa belopp mot erforderlig dokumentation. Det åvilar speditören att kon-

trollera och så vitt möjligt med uppdragsgivaren fastställa att de förmedlade tjänsterna ligger inom ramen för det uppdrag han erhållit och att de debiterade beloppen är rimliga. Speditören skall såvitt möjligt underrätta uppdragsgivaren innan betalning sker.

§13

Avbryts påbörjat uppdrag på grund av hinder utom speditörens kontroll är han berättigad till ersättning för gjorda utlägg och utfört arbete mot erforderlig dokumentation.

PANTRÄTT m m

§14

Speditören har panträtt i gods, som är under hans kontroll, dels för alla å godset vilande kostnader – arvoden och lagerhyra däri inräknade – och dels för speditörens övriga fordringar hos uppdragsgivaren härrörande från uppdrag enligt § 2 ovan.

Om godset förekommer eller förstörs har speditören motsvarande rätt i ersättningsbelopp från försäkringsbolag, fraktförare eller annan.

Vid utebliven likvid för förfallen fordran äger speditören låta på betryggande sätt sälja så mycket av godset att, förutom kostnader, hans sammanlagda fordringar täcks. Speditören skall, såvitt ske kan, i god tid underrätta uppdragsgivaren om de åtgärder som han avser att vidtaga för godsets försäljning.

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

SPEDITÖRENS ANSVAR SOM TRANSPORTÖR

§15

Speditören är som transportör ansvarig enligt §§16-23 för förlust eller minskning av eller skada på gods, som inträffar från det godset övertagits för transport till dess det avlämnats samt för dröjsmål med avlämnandet.

Under alla omständigheter upphör transportöransvaret senast femton dagar efter det att speditören underrättat den som har rätt att få godset utlämnat om att godset ankommit eller avsänt skriftligt meddelande härom till den av uppdragsgivaren uppgivna adressen.

För tid därefter svarar speditören för vård av godset enligt avtal eller inom ramen för sin omsorgsplikt enligt §5.

§16

Ansvar föreligger ej om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats av

- a) uppdragsgivarens fel eller försummelse,
- b) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjes av uppdragsgivaren eller någon som handlar för dennes räkning,

- c) godsets egen naturliga beskaffenhet att lätt fördärvas, exempelvis genom bräckage, läckage, självantändning, förruttelse, rost, jäsning, avdunstning samt känslighet för kyla, värme eller fukt,
- d) frånvaro av eller bristfällighet i förpackning,
- e) felaktig eller ofullständig adressering eller märkning av godset,
- f) felaktiga eller ofullständiga uppgifter om godset,
- g) förhållande om speditören ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Speditören är, oavsett vad som bestämts i punkt a)-f), ansvarig i den mån hans fel eller försummelse orsakat eller medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Vid bedömning av speditörens ansvar enligt punkterna b), d) och e) skall hänsyn tas till om speditören trots kännedom om förhållandet godkänt eller underlåtit att invända mot uppdragsgivarens åtgärder beträffande godset.

För pengar, värdepapper och dyrbarheter är speditören endast ansvarig om särskilt avtal träffas härom.

§17

Ersättning för förlust eller minskning av gods beräknas enligt godsets fakturavärde, om det ej visas att marknadspriset för eller det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet vid tid och på platsen för speditörens omhändertagande av godset varit ett annat. Ersättning utgår inte för antikvärde, affektionsvärde eller annat särskilt värde hos godset.

Därjämte ersätts fraktkostnader, tullavgifter och andra utlägg i samband med transporten av vad som gått förlorat. Därutöver är speditören inte pliktig att lämna någon skadeersättning, såsom för förlorad handelsvinst, förlorad marknad eller annan förlust av vad slag det vara må.

§18

Ersättning för skada på gods lämnas med det belopp som motsvarar värdeminskningen. Detta belopp framkommer genom att på godset värde, såsom det bestämts enligt § 17, första stycket, tillämpas den procentsats varmed godset nedgått i värde genom skadan. Därjämte ersätts i motsvarande mån kostnader som avses i § 17, andra stycket, första meningen, men därutöver är speditören icke pliktig att lämna någon skadeersättning.

§19

Har speditören till fullo ersatt godset, övergår äganderätten till honom, om han så begär.

§20

Försening

A. Om godset avlämnats för sent enligt §6, första stycket, skall speditören ersätta uppdragsgivaren sådana direkta och skäligen kostnader som vid

tidpunkten för avtalets ingående kunnat förutses som en sannolik följd av dröjsmålet, dock högst till ett belopp motsvarande för uppdraget avtalad frakt eller annan ersättning.

- B. I de andra fall avtal träffats om transport *med tidslöfte* enligt § 6, andra stycket, skall speditören, om inget annat avtalats, vid överskridande av den avtalade transporttiden kreditera uppdragsgivaren den frakt eller annan ersättning som avtalats för transporten. Sådan kreditering skall dock ske om förseningen uppstått på grund av omständigheter utom speditörens egen kontroll, dock att speditören vid inomeuropeiska biltransporter ansvarar även för vad som kunnat kontrolleras av hans kontraktsmedhjälpare.

Uppdragsgivaren skall anses ha lidit skada motsvarande fraktbeloppet, såvida det inte kan visas att skadan uppgår till ett mindre belopp. I sistnämnda fall skall kreditering endast ske med det belopp som motsvarar skadan.

Ersättning för dröjsmål utgår inte i något fall utöver fraktens belopp.

§21

Totalförlust vid försening

Uppdragsgivaren har rätt till ersättning som om godset gått förlorat, om utlämning inte skett

- för internationella landsvägstransporter inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid, eller om särskild tid ej avtalats inom 60 dagar från det att godset mottogs till befördran
- för övriga transporter inom 60 dagar från den tidpunkten godset borde ha kommit fram.

Uppdragsgivaren har dock icke rätt till ersättning såsom för totalförlust om speditören inom ovan angivna tidsfrister kan visa att godset finns i behåll och kan utlämnas inom skälig tid.

§22

För förlust, minskning av eller skada på godset är speditörens ansvar begränsat till 8,33 SDR per kilo bruttovikt av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats.

§23

Om särskilt avtal träffats om visst bestämt transportsätt, eller om det visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål uppkommit medan godset transporterades med ett bestämt transportmedel skall speditören i stället ansvara enligt för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt föreförekommade och godtagna transportvillkor i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgats i §5, andra stycket, eller i §§ 15-22.

SPEDITÖRENS ANSVAR SOM FÖRMEDLARE

§24

Speditören är ansvarig för skada till följd av att han icke iakttagit tillbörlig omsorg vid uppdragets utförande. Det åvilar speditören att styrka att han

inom ramen för uppdraget har tillvaratagituppdragsgivarens intresse och omsorg.

Speditören ansvarar inte för tredje mans åtgärd eller underlåtenhet vid utförandet av transport, lastning, lossning, utlämning, förtullning, lagring, inkasouppdrag eller andra av speditören förmedlade tjänster, för såvitt speditören kan visa att han har iakttagit tillbörlig omsorg vid valet av tredje man.

För pengar, värdepapper och dyrbarheter är speditören ansvarig endast om särskilt avtal träffats.

§25

Vid beräkning av ersättning för förlust, minskning, skada samt för dröjsmål skall bestämmelserna i §§ 17-19 samt §20, första stycket, äga motsvarande tillämpning.

§26

Speditörens ansvar för förmedlare m m är begränsat till 50 000 SDR för varje uppdrag, dock att ersättning inte får överstiga

- a) för dröjsmål uttalad ersättning för uppdraget,
- b) för förlust eller minskning av eller skada på gods 8,33 SDR per kilo bruttovikt av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats.

LAGRING

§27

A. För lagring av gods i anslutning till en transport där speditören haft transportörsansvar ansvarar speditören för en tid av 15 dagar efter transporten enligt bestämmelserna i §§ 15-23.

B. När speditören förmedlar lagringsuppdrag omfattar speditörens ansvar också kontraktsmedhjälpare. Följande tilläggsbestämmelser gäller:

1. Speditören skall kontrollera och kvittera mottagna hela kollin, men utan ansvar för innehåll och icke synlig skada. På uppdragsgivarens anmaning skall speditören genomföra totalinventering av lagret. I de fall hela kollin bryts efter mottagningen, skall speditören, när kollit brutits, omgående reklamera sådan brist eller skada som han iakttagit eller bort iakttaga. Speditören skall ombesörja erforderlig utlämningskontroll.
2. Om uppdragsgivaren inte lämnat särskilda instruktioner beträffande lagringen av godset, äger speditören, under förutsättning att han förfar med tillbörlig omsorg, fritt välja mellan olika förvaringssätt.
3. Speditören skall i eget namn och för uppdragsgivarens räkning teckna försäkring avseende brand, vatten och inbrott baserade på godsets fakturavärde vid inlagring + 10 %, för såvitt uppdragsgivaren inte skriftligt lämnat annan instruktion.

För förlust, minskning av eller skada på godset som inte täcks av försäkring enligt ovan, eller när sådan försäkring inte tecknats, svarar speditören för fel eller försummelse med bestämning och begränsning av ansvaret enligt §§ 17-19 och §22. Speditörens ansvar i för-

hållande till samtliga uppdragsgivare är dock skador som inträffat vid ett och samma tillfälle begränsat till 500 000 SDR.

För försening ansvarar speditören enligt §§ 20-21.

4. Om lagrat gods på grund av sin beskaffenhet befinns kunna skada egendom eller person, är uppdragsgivaren skyldig att genast uttaga godset.
5. Uppdragsgivaren skall senast vid inlagringen meddela speditören till vilken adress meddelanden rörande godset skall sändas och indstruktioner erhållas och omedelbart underrätta speditören om eventuella förändringar härutinnan.

UPPDRAGSGIVARENS ANSVAR

§28

Uppdragsgivaren är skyldig att hålla speditören skadelös för den skada eller förlust som speditören orsakas genom att

- a) uppgifterna rörande godset är oriktiga, otydliga eller ofullständiga,
- b) godset är bristfälligt förpackat, märkt eller deklarerat, eller av uppdragsgivaren bristfälligt lastat eller stuvat,
- c) godset har sådana skadebringande egenskaper som speditören inte rimligen kunnat inse,
- d) speditören åläggs på grund av uppdragsgivarens fel eller försummelse att betala tull eller offentliga avgifter eller att ställa säkerhet.

Vid bedömning av uppdragsgivarens ansvar enligt punkterna a) och b) skall hänsyn tas till om speditören trots kännedom om förhållandet godkänt eller underlåtit att invända mot uppdragsgivarens åtgärder beträffande godset.

Om speditören i egenskap av befraktare utsätts för skyldighet att med avseende på uppdragsgivarens gods betala bidrag i gemensamt haveri till befraktare vid sjötransport eller av orsaker som ovan angivits utsätts för anspråk av tredje man, åligger det uppdragsgivaren att hålla speditören skadelös.

REKLAMATION OCH TVISTER

REKLAMATION

§29

Anmärkningar mot speditören skall framställas utan oskäligt uppehåll. Skada eller minskning som är synlig vid godsets mottagande bör reklameras omedelbart när godset tas emot.

Sker reklamation senare än sju dagar från det att godset togs emot, åligger det den som framställer anmärkning mot speditören att visa att skadan eller minskningen inträffat innan godset togs emot. Visas han inte detta skall godset anses ha avlämnats i fullgott skick. Reklamation som avser annat än skada på eller minskning eller förlust av godset skall göras inom fjorton dagar efter den dag då uppdragsgivaren fick eller borde ha fått kännedom om de omständigheter som grundar ansvar för speditören. Om sådan reklamation inte skett har uppdragsgivaren förlorat sin talerätt.

När avtal har träffats med speditören om visst bestämt transportsätt gäller härvid i stället för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande och godtagna transportvillkor i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgas i första stycket av denna paragraf.

PRESKRIPTION

§30

Talan mot speditören skall – vid äventyr av talans förlust – väckas inom ett år. Tiden skall räknas

- a) vid minskning av eller skada på gods från den dagen då godset utlämnades till mottagaren,
- b) vid dröjsmål, förlust av hel sändning eller annan skada från den tidpunkt då dröjsmålet, förlusten eller annan skada tidigast hade kunnat konstaterats.

Denna bestämmelse skall tillämpas när speditören har sitt affärsställe i Danmark, Finland eller Sverige.

När avtal träffats med speditören om visst bestämt transportsätt gäller härvid i stället för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande och godtagna transportvillkor i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgas i första stycket av denna paragraf.

SKILJEKLAUSUL

§31

Sverige (specialregleringar finns även för Norge och Finland)

Twister mellan speditören och hans uppdragsgivare får, med nedan angivet undantag, icke hänskjutas till domstol utan skall avgöras enligt svensk rätt genom skiljedom enligt Stockholms Handelskammarens skiljedomsinstitutets regler. Reglerna för förenklat skiljeförfarande skall gälla om inte Institutet med beaktande av målets svårighetsgrad, tvisteföremålets värde och övriga omständigheter bestämmer att Institutets skiljedomsregler skall tillämpas på förfarandet. I sistnämnda fall skall Institutet också besluta om skiljenämnden skall bestå av en eller tre skiljemän.

Vidtagande av rättsliga åtgärder för indrivning av ostridiga fordringar innebär inte avkall på skiljeförfarandet i fråga om tvistiga motfordringar, vilka sålunda inte får göras gällande genom genkärsmål eller kvittning annat än i skiljeförfarande.

Twist avseende belopp som inte överstiger 300 000 SEK, eller som rör förhållande till uppdragsgivaren som ingått avtalet huvudsakligen för privat räkning, får dock ej hänskjutas till avgörande av skiljedom, såvida parterna ej bestämmer annorlunda.

§32 (Behandlar Dansk forum vid tvister och utelämnas här)

12 BILAGA IV - Intervjufrågor

Hur många sändningar har Ni per år?

I hur många fall uppstår det dröjsmål?

Hur ofta utgår det ersättning för dröjsmålen?

Vilken ersättning är det som utgår?

Händer det att man kommer överens om ett annat belopp än endast frakterersättning?

Hur ofta sker det och med vilka villkor?

Lämnar Ni tidsgarantier?

Hur ofta och med vilka villkor och tidsramar?

Hur stor andel av godset är det som är försvunnet så länge att det anses förlorat?

Vilken ersättning utgår i dessa fall?