



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Carin Olsson

Har reklamationsfrågan inom
sjötransporträtt samt vägtransporträtt
kommit att utvecklats till en
transporträttslig chimär?

Examensarbete
20 poäng

Handledare
Lars Gorton

Ämnesområde
Transporträtt

Termin
9

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRORD	3
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
2 BAKGRUND	6
2.1 Syfte	6
2.2 Avgränsningar	6
2.3 Källor som ligger till grund för bestämmelser	6
2.4 Metod och material	7
2.5 Arbetets disposition	7
3 GENERELLT OM REKLAMATION	8
3.1 Allmänt om reklamation	8
3.2 Reklamationens syfte	8
3.2.1 Varför reklamation?	10
3.2.2 Var finner man reklamation?	13
3.3 Reklamation i lag	13
3.4 Reklamation i avtal	14
3.5 Allmänna rättsprinciper	14
3.5.1 Lojalitetsplikt	14
3.5.2 Skadebegränsning	15
3.5.3 Dispositiv rätt	15
3.5.4 Tolkning	16
3.5.5 Undersökningsplikt	16
3.5.6 Tidsfrist	17
3.5.7 Passivitet	19
3.5.8 Bevisbörderegeln	20
4 TRANSPORTRÄTT	22
4.1 Inledning	22

4.2	Allmänt om transporträtt	22
4.3	Var finns reglerna?	23
4.3.1	Sjötransporträtt	23
4.3.2	Vägtransporträtt	24
4.4	Flera parter och Avtal	25
4.4.1	Säljare samt köpare	25
4.4.2	Transportörer	26
4.4.3	Trepartskonstellation	27
4.4.4	Speditörer	27
5	VAD ÄR SPECIELLT INOM TRANSPORTRÄTT VAD ANKOMMER REKLAMATION?	29
5.1	Reklamation inom sjörätten	29
5.2	Reklamation inom vägtransporträtten	31
6	UTVECKLING INOM TRANSPORTRÄTTEN	33
6.1	Utveckling i Sjötransporträtt	33
6.2	Utvecklingen i VTL samt CMR	37
7	REGLERINGEN RUNT REKLAMATION	39
7.1	Tvingande rättsregler i transporträtt	39
7.2	Tolkning i transporträtt	39
7.3	Vem kan reklamera?	40
7.4	Vem kan mottaga en reklamation?	40
7.5	Formkrav	40
7.5.1	Praxis: formkrav vid sjötransporträtt	43
7.5.2	Praxis: formkrav vid vägtransporträtt	45
7.6	Undersökningsplikt inom transporträtt	45
7.6.1	Praxis: undersökningsplikt inom transporträtt	47
7.7	Tidsfrist i de olika lagarna	48
7.7.1	Tidsfrist allmänt inom transporträtt	48
8	VAD HÄNDER OM MAN EJ REKLAMERAR I TID?	53
8.1	Vilka rättsverkningar ger en utebliven eller sen reklamation?	53
8.1.1	Går talerätten förlorad?	54
8.1.2	Bevisbörderegeln i transporträtt	56
8.1.3	Passivitet som godkännande inom transporträtt	58

8.2	Preskription	59
9	ANALYS	61
	BILAGA A	71
	KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	72
9.1.1	Lagtext	72
9.1.2	Konventioner	72
9.2	Offentligt tryck	73
9.2.1	Statens offentliga utredningar	73
9.2.2	Propositioner	73
9.3	Doktrin	73
9.3.1	Litteratur	73
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	76

Sammanfattning

The rules of law regarding complaints have frequently been addressed in law debates and have in addition been overviewed for a long time. Within the laws of carriage, the law of carriage and the law of the sea, the rules of complaint remain separated from general rules of complaint. Within the rules of the Swedish law of carriage (*vägtransportlagen*) as well as the Swedish maritime law (*sjölagen*), the rules of complaint involve uncommonly short time limits. These short time limits do not only concern complaint prescribed by law, but also contractual complaint, since many complaint related issues are adjusted in contracts. If there is visible damage on the goods the complaint should be made immediately when the goods arrive or when they are being received by the recipient. If the damage is concealed, the complaint should be presented within three days (carriage by sea) or seven days (carriage by road) from the time the goods have arrived or have been received by the recipient. When it comes to neglected complaint, the courts have presented vague conclusions regarding what should qualify as a valid complaint, regarding the time limit. In some cases the courts have used discretionary decisions based upon reasonability, approving a certain complaint even though it has not been made within the correct time limit.

The main issue has been what should happen when a complaint is neglected or when it is not produced within the correct time limit. What sort of approach have the courts taken to the different sanctions that go with a neglected complaint? Evidently, it has been sanctioned differently in different rules of law, and has also changed over time. Within *vägtransportlagen*, influenced by *The CMR Convention*, neglected complaint has been heavily sanctioned with the loss of right to complain altogether. Within *The CMR*

Convention, neglected complaint has been sanctioned differently depending on what type of damage it concerns. Neglected complaint concerning visible damage, and damage revealed upon inspection by the freight forwarder and the recipient, has been sanctioned with the loss of the right to complain. If the damage in question has not been visible, the sanction regarding neglected complaint has consisted in a shift in the burden of evidence. Within maritime law, presumed liability is stipulated when a complaint is neglected and in those cases the goods are presumed to have been received in the agreed condition.

A major problem reflected in this paper is the courts' failure in maintaining a consistent, clear line in its decisions, when it comes to questions concerning complaint. The courts do not keep a concerted approach, neither regarding the rules of law, nor case law; even though case law in this area has an important and unquestionable position. There are significant needs for reform when it comes to the rules of complaint, within the rules of carriage. In conclusion, one could argue that these rules could lose their value, should the needs for appropriate reform be ignored.

Förord

Handelsrätten regleras för att främja ett aktivt samt givande handelsbruk mellan marknadens olika aktörer. Rättsregler har tillkommit med syfte att främja handeln i allmänhet samt för att underlätta handeln mellan marknadens kommersiella aktörer i synnerhet. Bakgrunden till de olika rättsreglerna är av såväl rättspolitisk som rättsekonomisk natur samt speglar marknadsmässiga influenser och reflektioner av aktörerna på marknaden.

Komplikationer kan i vissa fall uppstå då rättsreglerna inte anses kompatibla med handeln eller marknaden enligt dess aktörer. Sådana komplikationer har en benägenhet att leda till undantag från rättsreglerna. Regler angående reklamation återfinns i flera juridiska områden. Reklamationsinstitutet är framförallt kopplat till regelverken inom handelsrätt, köprätt, avtalsrätt samt transporträtt. Frågan är hur reklamationsreglerna tillämpas och då framförallt av domstolarna. Åtföljs dessa regler utan undantag eller har undantag utvecklats för att reglerna skall passa in i den praktiska tillämpningen? Har den konventionsbundna lagstiftningen överskridit sin egen förmåga? Vilken lämplighet besitter reklamationsreglerna? Det finns många oklarheter och frågetecken beträffande reklamationsreglerna inom transporträtten.

Förkortningar

AvtL	Lagen (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.
CISG	Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 1980.
CMR	Convention relative au contract de transport international de marchandises par route, 1956.
CMR-lagen	Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.
Haagreglerna	1924-års internationella konossement konvention.
Haag-Visbyreglerna	1924-års internationella konossement konvention i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll.
Hamburgreglerna	United Nations Convention on the Carriage of goods by Sea, 1978.
HD	Högsta domstolen.
HovR	Hovrätt.
JT	Juridisk Tidskrift.
KöpL	Köplag (1990:931).
ND	Nordiske domme i sjöfartsanliggender.
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd I.
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd II.
NSAB 2000	Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser.
RR	Rådhusrätt.
SjöL	Sjölag (1994:1009).
SOU	Statens offentliga utredningar.
SvTj	Svensk Juristtidning.
SøHa	Sø- og Handelsretten (Danmark).
TR	Tingsrätt.
VTL	Lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Varje dag sker att otal transporter världen över. Flertalet av dessa har sin grund i mer eller mindre varaktiga affärsrelationer mellan aktörer på olika marknader. I flertalet fall sker transporter även utan problem. I det typfall som uppsatsen kommer att behandla sker såväl överlåtelse som transport av det överlåtna godset.

Under transporten kan godset gå sönder, bli försenat eller drabbas av annan brist. Godset kan även vara otillfredsställande före påbörjad transport. När godset mottages av köparen upptäcker denne att godset inte överensstämmer med avtalet. Köparen blir missnöjd och vill erhålla kompensation. För att köparen skall kunna erhålla kompensation krävs i regel reklamation. Köparen skall underrätta säljaren om avvikelserna från avtalet och denna underrättelse skall ske i samband med mottagandet. Reklamationen är normalt kopplad till en tidsfrist. I vissa fall krävs endast ett meddelande om att man som kund inte är nöjd med prestationen, vilket benämns *neutral reklamation*. I andra fall krävs ett meddelande med uttalat specifik åtgärd, en s.k. *specifik reklamation*. Det förekommer även olika andra varianter mellan neutral och specifik reklamation.

Problem kan uppstå för det fall köparen inte reklamerar på ett korrekt sätt eller då köparen reklamerar för sent. Kan köparen trots sin inkorrekt reklamation bibehålla kompensationsrätten? Ovan nämnda typexempel kompliceras av att ett flertal aktörer kan finnas med i bilden. Bilden försvåras ytterligare genom att transporten av godset ofta berör flera olika transportmedel, vilka regleras i olika regelverk.

2 Bakgrund

2.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att utröna hur de olika instanserna resonerat samt dömt i reklamationsfall i valda delar av transporträtten. Varför finns *reklamationsinstitutet*? Hur har reklamation inom transporträtten skapats samt hur har den förändrats genom tiden? Har reglerna spelat ut sin roll?

2.2 Avgränsningar

Uppsatsen behandlar sjötransporträtt och vägtransporträtt komparativt. Jag kommer även att försöka belysa svensk rätt ifrån ett internationellt perspektiv. Inom sjö- och vägtransporträtt stadgas vissa tidsfrister samt krav på hur en korrekt reklamation skall vara utformad och dessa tillämpas olika i olika konventioner. Behandlade spörsmål har inriktats på de situationer då reklamation inte uppfyllt föreliggande formkrav och vad som sedan blivit följderna av detta. Uppsatsen kommer endast att beröra transporträttsliga fall rörande gods, och följaktligen exkludera transport av personer. Uppsatsen kommer inte att behandla konsumenträtt. Uppsatsen kommer inte heller att behandla lufträtt och järnvägsrätt. Praxis av såväl internationell som nationell karaktär redovisas samt har inriktats på reklamationsfrågan inom sjötransporträtt samt vägtransporträtt.

2.3 Källor som ligger till grund för bestämmelser

Transporträtten är av internationell karaktär, vilket bl.a. framgår av att transporträtten är konventionsstyrd. Inhemska regelverk, såsom sjölagen samt vägtransportlagen, har fått sin prägel av internationella konventioner. Den internationella betoningen rör inte endast Sverige

utan även våra nordiska grannländer har påverkats av internationella konventioner.

2.4 Metod och material

Jag har använt mig av en traditionell rättsdogmatisk metod för uppsatsskrivandet. Det arbetsmaterial jag använt mig av består av sedvanliga rättskällor av såväl nationell som internationell karaktär. I den mån lagstiftning, lagförarbeten, rättspraxis, sedvänja samt doktrin har funnits att tillgå har sådan givetvis beaktats.

2.5 Arbetets disposition

Uppsatsen är uppdelad i en allmän del om reklamation, en allmän del om transporträtt, en del som behandlar utvecklingen av reklamation inom sjötransporträtt samt vägtransporträtt och en del som behandlar vad som är speciellt för reklamation inom transporträtten samt slutligen en del som behandlar vad som sker då en reklamation inte framställs korrekt. Analys sker till viss del löpande samt i slutet tillsammans med mina egna tankar.

3 Generellt om reklamation

3.1 Allmänt om reklamation

Vid köp av en vara förväntar sig köparen att varan skall vara avtalsenlig. När en vara inte uppfyller korrekt eller avtalsenlig standard föreligger således fel eller brist. Varan kan även bli försenad eller gå förlorad då leverans sker efter avtalad tidpunkt. I dessa fall vill köparen normalt erhålla kompensation för den felaktiga varan. För att göra sin åsikt om en icke avtalsenlig vara gällande samt framställa krav på kompensation krävs i många fall en reklamation. En reklamation är ett meddelande om missnöje med prestationen och signalerar att part vill erhålla någon slags kompensation. Reklamation är ofta kopplad till en tidsfrist och innefattar ibland även formkrav. Framställs reklamation för sent eller utan uppfyllelse av vissa formkrav kan part som vill åberopa varans fel eller brist mista sin talerätt eller ställas i en ofördelaktig bevisställning. I många fall föreligger en yttersta tidsgräns, efter vilken man inte kan grunda en eventuell talan på anspråk angående godset eller avtalsförhållandet. Försitts denna tidsgräns kan alla anspråk vara helt avskurna. Den yttersta tidsgränsen benämns *preskription*. Preskription kan te sig olika beroende på vilket rättsområde som berörs. Tidsfristen för preskription är varierande och så är även preskriptionens rättsverkan. Preskription kan vara absolut och avskära krav helt, eller så kan preskription vara av det mildare slaget. Då preskription är av det mildare slaget kan part, i vissa fall, få igenom sina krav trots att fordran är preskriberad, såsom vid exempelvis kvittning.

3.2 Reklamationens syfte

Reklamationsinstitutet har ett flertal olika syften. Ett av dessa syften är att ge en skadelidande part möjlighet att erhålla kompensation p.g.a. kontraktsbrott eller avvikelse i avtalet från medkontrahentens

sida. I ett avtalsförhållande uppstår eller föreligger så gott som alltid förpliktelser. Avtalsparterna har förpliktelser och rättigheter gentemot varandra. Bryter avtalspart mot en överenskommelse eller avtal genom att inte uppfylla sin förpliktelse gör denne sig skyldig till kontraktsbrott.¹

Reklamation sker för att upplysa motparten om att prestationen inte utförts i enlighet med avtalet. Reklamation sker alltså för att undanröja mottagarens felaktiga uppfattning om att dennes rättshandling medfört avtalsverkan.²

Avtalspart som blivit föremål för kontraktsbrott har flera val av påföljder att välja mellan. Det ankommer på denne att agera skyndsamt. Genom sitt handlande eller genom sin passivitet kan den reklamationskyldige eller reklamationsberättigade gå miste om rätten att utöva någon av dessa påföljder; för tillfället såväl som definitivt.³ Det föreligger två olika varianter av reklamation. Den ena varianten är neutral reklamation där endast ett meddelande om att part inte anser sig nöjd med prestationen lämnas till motparten. Vid en neutral reklamation kan det krävas att part aktivt, vid ett senare tillfälle, specificerar de fel samt påföljder han kommer att stödja sin talan på. Den andra varianten av reklamation är då reklamationen lämnas med ett speciellt krav på påföljd vilket benämns specificerad eller *särskild* reklamation.⁴ Här måste part vara aktiv och påpeka den eller de påföljder han kommer att kräva av sin motpart. Det följer även ett krav på aktivt handlande ifrån parts sida att inom en viss tidsrymd kräva denna eller dessa påföljder för att hans rätt skall kvarstå.⁵ Reklamation kan fungera som en ”stupstock”, vilket innebär att avtalspart som vid tidsfristens slut

¹Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 96.

²Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 49.

³Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 142.

⁴Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 94.

⁵Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 94.

inte framfört sin reklamation också kan gå miste om sin anspråksrätt gentemot motparten.⁶

Reklamation eller utebliven reklamation kan ges *bevisverkan* eller *presumtionsverkan*. Ett agerande eller en underlåtenhet att agera, låt säga mottagarens underlåtenhet att reklamera, kan ges bevisverkan. Bevisverkan kan vara så pass stark, vid t.ex. utebliven eller för sent framställd reklamation, att innehållet i avtalet eller prestationen presumeras vara avtalsenlig. Innehållet i avtalet ges presumtionsverkan.

3.2.1 Varför reklamation?

Reklamation har som ett rättsinstitut olika funktioner, vilka säger oss varför reklamation existerar och vilka bakomliggande skäl som finns för att upprätthålla regleringen beträffande reklamation.

Genom detta agerande och genom de lagstadgade reklamationsbestämmelser som föreligger främjas ordning och reda och de funktioner reklamationsinstitutet skall upprätthålla kan åtföljas.⁷ Reklamationen innebär vidare en tvingande startpunkt för förhandling.⁸ Vidtager inte part åtgärder inom en viss tidsgräns utan förhåller sig passiv kan hans agerande, eller passivitet, avskära möjligheten till exempelvis påföljd och han kan bli bunden att acceptera ett icke avtalsenligt gods i dess befintliga skick.

Vid kontraktsbrott eller avvikelser från vad som avtalats föreligger vanligtvis ett behov av kompensation. Sådan kompensation regleras inte alltid direkt i lag men det torde vara en allmänt vedertagen avtals- samt köprättslig utgångspunkt. *Pacta sunt servanda*-avtal skall hållas, innebär att part har rätt till avtalad kvalitet eller

⁶Ramberg och Herre, *Allmän köprätt*, 2005, s. 138.

⁷Lindskog, *Preskription*, 1990, s. 634.

⁸Lindskog, *Preskription*, 1990, s. 634.

avlämnande av prestationen inom avtalad tid. För att erhålla kompensation eller bevara sina krav krävs många gånger reklamation. Parten eller parterna skall eller bör agera på ett sådant sätt att kostnader som uppkommit i samband med kontraktsbrottet hålls nere. Inom såväl köprätten som skadeståndsrätten och enligt allmänna avtalsrättsliga principer föreligger det en skyldighet för parterna att begränsa en uppkommen skada. Den part som försummar detta kan bli ersättningsskyldig eller förlora rätten till ersättning. Det är viktigt att uppkomna skador minimeras så snabbt som möjligt. Ju snabbare åtgärder vidtages desto lägre blir i regel kostnaderna.⁹ Dock ställer sig Bärlund kritisk till att en snabbare, tidigt framställd reklamation alltid är det bästa alternativet. Även om Bärlund utgår ifrån ett konsumenträttsligt perspektiv kan hans tankar innefatta en poäng. Bärlunds resonemang utgår ifrån ett utilitaristiskt synsätt där man maximerar nyttan för så många parter som möjligt. En alltför kort reklamationsfrist för felaktiga varor kan skära bort rätten till ersättning alltför abrupt då endast vissa parter har oturen att erhålla en icke avtalsenlig prestation samtidigt som en alltför lång tidsfrist slår för hårt gentemot säljarsidan då denne kan hållas ansvarig under en orimligt lång tid. Står säljarsidan ansvarig under en för lång tid kommer detta sedermera öka dennes kostnader, vilket troligtvis resulterar i prishöjningar beträffande den berörda nyttigheten.¹⁰

Vid kontraktsbrott eller avvikelse i vad som avtalats kan part ha ett behov av att säkra bevisning i rätt tid. För att kunna hävda sin rätt vid en felaktig prestation kan part vara i behov av bevis då fråga om vad som är korrekt eller inte i många fall kommer att avgöras utifrån föreliggande bevisning. Bevissäkring sker genom att konkreta fel påkallas av mottagaren av prestationen då denne påvisar sitt missnöje. I många fall är någon form av dokumentation att föredra.

⁹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 50.

¹⁰Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 475 ff.

Bevissäkring kan ske genom agerande eller passivitet. Exempel på agerande är reklamation.¹¹ Bevissäkring genom agerande eller genom passivitet förekommer i såväl köprättsliga som transporträttsliga reklamationer. En inkorrekt framställd reklamation kan dock komma att få olika konsekvenser beroende på om det berör en transporträttslig eller en köprättslig fråga samt beroende på om part har agerat korrekt eller förhållit sig passiv.

För part som vill nå bakåt i ledet eller med andra ord rikta *regresskrav* kan reklamation ha en ytterligare funktion att fylla. I exempelvis de fall då motparten har en återförsäljare att vända sig till och även i de fall då han har en begränsad tid på sig att framställa sina krav fyller en snabb reklamation ett syfte. Även inom transporträtten är regressfall vanliga. I regressfallet är det av synnerlig vikt att reklamation sker inom den föreliggande reklamationsfristen.¹²

En reklamation kan även minimera risken för spekulation beträffande priset. Då part bestämmer sig för att kräva hävning som påföljd för en vara som är utsatt för prisfluktuationer kan denne spekulera i prisfluktuationerna och sedermera, genom att kräva hävning vid olika tidpunkter, dra fördel av prisfluktuationerna och få ett mer fördelaktigt pris. Priset på varan kan med andra ord hinna ändras mer under en längre tid än under en kortare. En korrekt framförd reklamation minskar denna möjlighet (till prisspekulation).¹³ Detta förbud att spekulera på varans pris har dock flera sidor. Bärlund lyfter fram argument som att motparten för att kunna hävda påföljd faktiskt bör undersöka varan mer noggrant samt även bör agera snabbare för att kunna hävda sin rätt.¹⁴

¹¹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 50.

¹²Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 50.

¹³Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 50.

¹⁴Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 484-488.

Spekulationsrisken tycks alltså innefatta flera sidor som måste beaktas och dessa behöver inte endast vara till parternas nackdel.

En korrekt genomförd reklamation skyddar köparens intressen då denne kan hävda sina rättigheter och erhålla kompensation för vad som inte varit kontraktsevenligt. Reklamation som inte sker korrekt samt i de fall då passivitet med ett godkännande föreligger skyddar säljarens intressen.¹⁵ Även säljaren har intresse av att reklamation sker korrekt då denne exempelvis inte vill vara kompensationsskyldig för en vara i all evinnerlighet. Skulle reklamationskravet med kompensation utsträckas allt för långt i tiden skulle säljaren få en mycket mer kostsam samt obekvämlig position. En sådan situation skulle inte vara godtagbar ur ett rättsekonomiskt perspektiv.

3.2.2 Var finner man reklamation?

Reklamationsreglerna återfinns i allmänna rättsprinciper, lag samt avtal vilka nedan kommer att beröras var för sig.

3.3 Reklamation i lag

Reklamation och reklamationsregler återfinns i flertalet olika lagar där utbyte av prestationer sker. Reklamation återfinns i köprätten, köplagens [KöpL] 32 §. Reklamation återfinns även inom de vägtransporträttsliga lagarna, vägtransportlagen [VTL] 40 § samt art 30 CMR.¹⁶ Även inom sjötransporträtten hittar vi reklamation, sjölagens [SjöL] 13 kap 38 § samt Haagreglerna¹⁷ och Haag-Visbyreglerna art 3 mom 6.¹⁸

¹⁵Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 74.

¹⁶Convention relative au contract de transport international de marchandises par route, 1956.

¹⁷1924-års internationella konossement konvention.

¹⁸1924-års internationella konossement konvention i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll.

3.4 Reklamation i avtal

I de allra flesta fall där ett utbyte av prestationer sker föreligger även ett avtal för att reglera parternas mellanhavanden. Parterna kan upprätta dels ett köpeavtal där själva överlåtelsen regleras, dels ett transportavtal där parterna avtalat om transporten. Oftast är dessa avtal kopplade mot varandra och köpeavtalet får en framträdande roll. Köpeavtalet reglerar närmare pris och betalning, när godset skall leveras, av vem godset skall leveras samt vem som skall stå risken för godset och när risken skall övergå. Det är av intresse att köpeavtal samt transportavtal är samordnade.¹⁹ Detta är dock inte alltid möjligt då avtalen kan uppkomma i olika stadier av de förhandlingar som föregår ett avtal.²⁰ Såväl köprättsliga som transporträttsliga regleringar mellan köpare samt säljare, transportör och mottagare är av dispositiv karaktär vilket innebär att parterna kan avtala fritt så långt det inte är oskäligt eller olagligt. Även avtalslagens bestämmelser är dispositiva.

3.5 Allmänna rättsprinciper

3.5.1 Lojalitetsplikt

”Genom avtal åtar sig parterna att gemensamt verka för att bådasyfte skall uppnås – genom en s.k. lojalitetsplikt.”²¹ Måhända kvarstår denna lojalitetsplikt även efter ett brytande av samarbetet och parterna har fortfarande en skyldighet att verka för den mest fördelaktiga lösningen. Taxell, som ansetts vara lojalitetspliktens största förespråkare, hävdar att denna plikt eller princip är en skyldighet för avtalspart att inom vissa gränser beakta, sin motparts rätt och intresse.²² Med detta menar Taxell att part inte kan uppträda hur som helst vid ingående av avtalsförhandlingar, vid avtalsbrott

¹⁹Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 64.

²⁰Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 64.

²¹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 40.

²²Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 487.

samt efter att parterna avslutat sitt samarbete.²³ Man skulle alltså kunna säga att part till viss del är tvungen att beakta även sin motpart och dennes intressen.

3.5.2 Skadebegränsning

Ett av de mest centrala argumenten för att part skall reklamera är möjligheten att kunna begränsa skadan som en icke godtagbar vara medför. En part som lider skada till följd av en medkontrahents avtalsbrott anses ha en skyldighet att vidta rimliga åtgärder för att begränsa sin egen skada vilket i sin tur leder till en begränsning av skadeståndsskyldigheten för kontraktsbrottet. Utgångspunkten är att den skadedrabbade skall handla såsom om han inte skulle få ersättning från annan. Denna princip finns lagstadgad i 70 § KöpL, men får även anses utgöra en allmän rättsprincip.²⁴ En icke kontraktsevenligt levererad vara håller inte samma värde som en avtalsenlig vara. Genom reklamation kan part som sålt eller levererat varan få möjlighet att kompensera denna värdeskillnad genom att t.ex. leverera en avtalsenlig vara eller genom annan ersättning. Enligt skadeståndsrättsliga principer kommer den skadelidande att verka för att skadan inte förvärras; lämpligen genom att begränsa eller hålla nere kostnader för den skada han lider. Skademineringen sanktioneras med påföljd att den skadevållande annars, vid försummelse, kan få sin ersättning nedjämkad.²⁵

3.5.3 Dispositiv rätt

Avtalslagen, som tillämpas då två parter ingår avtal, är dispositiv. Således kan man enligt avtalslagen avtala om allt som inte är olagligt och/eller oskäligt vilket stipuleras i 28-36 §§ AvtL. Det kan vara bra att hålla avtalslagen i åtanke framförallt då praxis studeras.

²³Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 487.

²⁴Ramberg, Ramberg, *Allmän avtalsrätt*, 2002, s. 241.

²⁵Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 475 ff.

Även om transporträttsliga reklimationsfrågor avhandlas inom transporträttsliga regelverk är de flesta relationer inom transporträtten reglerade genom specifika avtal.

3.5.4 Tolkning

Det kan uppkomma situationer då avtal behöver tolkas. Avtalsolkningens allmänna principer skall då tillämpas. Principerna berör avtalets karaktär, handelsbruk, kontraktbrottets art, parternas sakkunskap, förväntningar av motparten, och parternas agerande i sig.²⁶ Avtalet och den gemensamma partersviljan är alltid det primära verktyget vid tolkning.

3.5.5 Undersökningsplikt

För att konstatera ett eventuellt fel eller avvikelse är en undersökning av godset nödvändigt. Vidtages en undersökning kan man med större säkerhet fastställa huruvida fel föreligger. Efter en undersökning då fel konstaterats kan mottagaren sedermera reklamera vad denne anser vara icke överensstämmande med den avtalade prestationen. Mottagaren grundar således sin reklamation på föreliggande fel.

Undersökningsplikten efter en fullgjord leverans är i vissa fall lagstadgad. Exempelvis enligt Köplagen (1990:931) (32 § 1 men KöpL) kan nämnas att undersökning skall ske enligt god affärsed.²⁷ En reklamation bör ske då part har faktisk kännedom om avvikelse ifrån vad som avtalats. Även lagar som inte stadgar en undersökningsplikt kan innehålla en skyldighet att reklamera kontraktsbrott eller avvikelse i prestation som man borde ha känt till. Framställs inte en reklamation vid dessa omständigheter är det inte säkert att partens intressen bevaras.

²⁶Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 76-77.

²⁷Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 73.

Undersökningsplikten har indirekt ett antal bakomliggande skäl som även får betydelse vid reklamation. Dessa skäl är bevissäkring, passivitet - godkännande, regresskrav samt möjligheter till skadebegränsning. Vid bevissäkring säkrar part bevis inför en kommande tvist och bevissäkringen skall företrädesvis ske så tidigt som möjligt. Även skadebegränsning vid uppkommen skada underlättas vid en undersökning då skadans omfattning kan utrönas samt åtgärder kan sättas in på ett tidigt stadium. Möjligheterna att rikta regresskrav ökar vid en snabb och tidig undersökning då reklamationsignalering ligger för handen, vilket hjälper part att inte hålla sig passiv och verkar till hans fördel.

3.5.6 Tidsfrist

När part som drabbats av fel, brist eller dröjsmål upptäckt detsamma skall han meddela detta, reklamera, till den kontraktsbrytande parten. Frågan är hur lång tid, ifrån det att fel, brist eller dröjsmål uppmärksammas, avtalspart har på sig att reklamera för att reklamationen skall vara giltig.

Tidsfristens längd är i många fall en avtalsrättslig fråga. Tidsfristen kan regleras i såväl köprättsliga som transporträttsliga sammanhang. En exakt tidsfrist kan även regleras i avtalet. Det går med andra ord att avtala om hur lång tid part skall ha på sig att reklamera. Enligt vissa lagar kan dock en alltför kort reklamationsfrist vara ogiltig då part inte kan avtala om en oskäligen lång tidsfrist.

I fall där skriftligt avtal inte föreligger, eller där den specifika frågan inte har behandlats, eller där man utgår ifrån vad som stadgas i lagtexten, föreligger vissa utgångspunkter. I dessa utgångspunkter återkommer ofta begrepp inom juridiken som skall ge oss en anvisning eller vägledning för hur pass lång tidsfristen faktiskt är eller hur lång tidsfristen får lov att vara. I praxis återkommer i

många fall en skälighetsbedömning i köprättsliga och transporträttsliga rättsfall. Tidsfristen kan vara såväl lång (åratal) som kort (timmar).

För att fastställa en tidsaxel krävs en startpunkt vilket i detta fall blir tidpunkten då felet uppdagats (fel används som exempel här) eller då godset avlämnats eller mottagits. Vad ankommer dröjsmål är som ovan nämnt den relevanta tidpunkten då godset skulle levererats eller då prestation skulle skett. Det förekommer två olika definitioner på tidsfrister. Den ena tidsfristen benämns som *absolut* och har en bestämd tidsgräns, exempelvis genom kalendertid, ett visst antal timmar, dagar o.s.v. Den andra tidsfristen är *relativ* och innehåller olika tidsrelaterade eller tidsbestämda begrepp.²⁸ Den senare varianten är vanligen förekommande i transporträttsliga rättsregler.

Det går att utläsa flertalet olika tidsrelaterade begrepp i olika lagtexter kopplade till reklamation. Följande begrepp används mer eller mindre frekvent; ”*inom skälig tid*”, ”*utan oskäligt uppehåll*”, ”*utan ogrundat dröjsmål*”, samt ”*omedelbart*”.²⁹ Dessa begrepp, etablerade inom den juridiska sfären, ger oss tidsgränser på ett något oklart men samtidigt konkretiserat vis.

Tidsfristen ”*inom skälig tid*” avgörs i praktiken beroende på vilka intressen som skall tillvaratas och vilka omständigheter som skall ingå i skälighetsbedömningen som sedermera ligger till grund för tidsfristens längd.³⁰

I praktiken blir dessa tidsbegrepp en skönsässig värdering för rätten att ta ställning till. I praxis och doktrin kan man i vissa fall utläsa vad begreppen konkret innebär. ”*Inom skälig tid*” kan då

²⁸Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 94.

²⁹Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 169.

³⁰Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 58.

omvandlas till exempelvis två veckor. Det är alltid viktigt att ha i åtanke att raka svar kan vara vanskliga att ge då de specifika sakomständigheterna inte sällan spelar en betydande roll i denna bedömning.

I många rättsfall kommer man att se till vilka praktiska möjligheter den reklamerande parten har haft att faktiskt framföra meddelandet. Idag, med den tekniska utveckling som ständigt fortlöper och med de kommunikationsmedel som står till vårt förfogande, ställs höga krav på den faktiska möjligheten att framföra meddelanden.³¹ Utan tvekan ställs här även än högre krav på kommersiella parter och avtal.

3.5.7 Passivitet

När avtalspart inte reklamerat eller reklamerar för sent kan detta agerande ses som ett godkännande av prestationen eller avtalet. Då part inte ger sitt missnöje till känna kan tystnaden tolkas som acceptering av prestationen genom *konkludent handlande* eller genom ratificering av handlingen. ”Bundenhet genom passivitet – bygger inte på den passives vilja utan att den passive har ansvar att inte välja att undanröja missförstånd” som Hultmark uttrycker det.³² Det torde alltså vara så att part har en viss skyldighet att aktivt agera för att inte bli bunden. Verkan av passivitet är att krav utsläcks redan innan de preskriberats.³³ I de fall då en reklamation försummas kommer passiviteten att räknas som ett godkännande av prestationen till skydd för säljaren.³⁴

Det föreligger ingen allmän regel där passivitet objektivt förändrar reklamation. Ett agerande kan dock, eller i passivitetsfallet ett icke -

³¹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 59.

³²Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 75.

³³Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 95.

³⁴Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 74.

agerande, få följder i många avtalssammanhang, så även i reklamationsfallet. Exempelvis kan innehållet i ett avtal få annan innebörd då part förhåller sig passiv och inte reklamerar. Förhåller sig part passiv kan denne förlora rätten till anspråk vid en icke - avtalsenlig vara och följaktligen kvarstå med en felaktig prestation.

Eftersträvansvärt är att den part som vill hävda avvikelse i godset inte förhåller sig passiv utan ett aktivt agerande är att föredra. Reklamationsregler och dess sanktioner är handlingsdirektiv och verkar för att part skall agera.

3.5.8 Bevisbörderegeln

Reklamation eller utebliven reklamation kan leda till förskjutning i bevisbördan. Reklamationssituationen innehåller en viktig bevissäkringsfunktion vid en eventuell tvist. Bevissäkringen skall täcka faktiska förhållanden, kausalitetsfrågor och oftast de/det kontraktsbrott den reklamerande parten anser sig drabbad av.³⁵ ”Det är även en allmän regel att den som gör gällande för sen reklamation skall visa att rekvisiten för en försent framställd reklamation är uppfyllda”.³⁶ Man skulle alltså kunna säga att part som hävdar anspråk även skall kunna visa på att det är befogat eller att han kan styrka sin sak.

En utebliven eller försent framställd reklamation är en omständighet som kan medföra en presumtion om att kontraktsbrottet varit utan betydelse.³⁷ Reklamation skall dock naturligtvis inte tillåtas som ett medel att komma undan kontrakt eller avtal av någon annan anledning.

³⁵Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 156.

³⁶Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 106.

³⁷Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 157.

Skriftlighetskravet har till syfte att säkra bevis då det gäller reklamation. Kravet på innehåll i reklamationen har till syfte att säkra att reklamationen är sakligt grundad.³⁸

³⁸Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 176.

4 Transporträtt

4.1 Inledning

Transporter sker varje dag världen över. Många parter, subjekt samt objekt berörs. Transporträtten sträcker sig över ett rättsligt sett omfattande område vilket komplicerar bilden ytterligare. Hur ser detta rättsliga nätverk ut? Nedan skall jag försöka behandla de olika förgreningar som transporträtten berör.

4.2 Allmänt om transporträtt

Alla rättsregler som reglerar förhållandet under själva transporten omfattas av begreppet transporträtt.³⁹ Vad som faktiskt innefattas i begreppet transporträtt är dock omtvistat. Enligt vissa författare, däribland Grönfors, innefattas transporträtten av de rättsregler som gäller godsbefordran (transporternas rätt) samt de rättsregler som berör transportmedel (transportmedlens rätt).⁴⁰ Enligt andra författare ingår inte endast regler rörande själva transporten och transportens parter utan även ett mer vidsträckt område innehållande såväl offentlighetsrättsliga, krediträttsliga samt utomobligatoriska rättsregler.⁴¹

Transporträtten har som ovan nämnts ett naturligt internationellt inslag. I alla år har gods, människor o.s.v. förflyttats mellan olika platser. Ju bättre transportmedlen är desto snabbare och längre transporter blir möjliga samtidigt som högre ställda krav utvecklas. Detta kräver reglering. Transporträtten är uppdelad i olika delar; sjötransporträtt, vägtransporträtt, järnvägsrätt samt lufträtt. Sjörätten

³⁹Stöth, *Transport- och Logistkrätt*, 2006, s. 10.

⁴⁰Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977, s. 11.

⁴¹Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 140.

är, enligt Hellner, den del som har påverkat och influerat övriga delar mest och har äldst anor.⁴²

4.3 Var finns reglerna?

4.3.1 Sjötransporträtt

Inom den svenska sjörätten är Sjölagen (1994:1009) gällande rätt. Sjölagen behandlar bl. a. styckegodstransport över farvatten och är tillämplig på eventuellt uppkomna spörsmål som berör området. Sjötransporten skall ske inrikes (över svenskt farvatten) eller mellan Sverige, Norge, Danmark och Finland (13 kap 2 § 1 men SjöL). Även i vissa andra fall kan man komma att tillämpa denna lag (13 kap 2 § 1-5 p samt sista st. SjöL). Sjölagen är till stor del baserad på internationella konventioner. Den nu gällande sjölagen behandlas i propositionen 1993/94:195 och betänkandet lyder *Översyn av sjölagen II* SOU 1990:13.

Sjölagen bygger till mångt och mycket på äldre rätt samt är verket av ett nordiskt samarbete. Sverige är bundet av Haag-Visbyreglerna från år 1968.⁴³ Dessförinnan gällde konventionen Haagreglerna. Haagreglerna tillkom år 1924 och blev då svensk lag. Haagreglerna reviderades år 1968 genom Haag-Visbyreglerna vilka även påverkade svensk lag.⁴⁴ För internationella sjötransporter gäller än idag Haagreglerna eller Haag-Visbyreglerna. Sverige är sedan år 1985 inte längre bundet av Haagreglerna då Haag-Visbyreglerna trätt istället för Haagreglerna.⁴⁵

År 1978 kom konventionen Hamburgreglerna, vilka inte är bindande för svensk del. Vissa bestämmelser som stipuleras i Hamburgreglerna är trots detta till viss del inarbetade i vår

⁴²Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 140.

⁴³Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 144.

⁴⁴Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 30.

⁴⁵Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 30.

nuvarande sjölag då bestämmelserna i fråga i mångt och mycket är en kodifiering av tidigare internationell praxis på området.

4.3.2 Vägtransporträtt

Vad ankommer vägtransport i Sverige är gällande rätt lagen (1974:610) om inrikes vägtransport även kallad VTL eller vägtransportlagen. VTL reglerar avtal om transporter av gods som sker inrikes mot vederlag (1 § 1 men VTL). För att VTL skall vara tillämplig krävs att godsbefordran sker mellan orter belägna inom Sverige om inte den internationella konventionen rörande godsbefordran CMR⁴⁶ är tillämplig (1 § 2 men VTL). CMR blir tillämplig om transporten har någon form av internationell anknytning då transport sker från Sverige och till att en annan konventionsstat (art 1 p 5 CMR).

Internationella vägtransporter regleras av den internationella konventionen CMR. CMR är införlivad i svensk rätt genom [CMR-lagen] lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.⁴⁷ CMR är tillämplig på avtal där godsbefordran sker mellan orter belägna i olika konventionsanslutna stater (art 1 CMR). VTL har tillkommit och utvecklats genom påverkan och med avtryck ur CMR. CMR med förarbeten och tillhörande praxis är direkta sekundära rättskällor i förhållande till VTL.⁴⁸ De sekundära direkta rättskällorna skall dock beaktas med viss försiktighet då man från svensk lagstiftningssida valt att beakta inhemsk lag, närmare bestämt köprätt, i valda delar av vägtransporten.⁴⁹ Detta gäller bl.a. vid bedömningen av tidsfristen för en korrekt framställd reklamation.

⁴⁶”Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route”.

⁴⁷Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005, s. 177.

⁴⁸Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 16.

⁴⁹Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 16.

4.4 Flera parter och Avtal

Vid ett överlåtelseavtal berörs först och främst två parter; köpare och säljare. Någon part skall överlåta godset (säljaren) och den andra parten mottager godset (köparen). Transporträtten kompliceras genom att flera parter ofta berörs vid en transport och ibland är även flera transportmedel inblandade. Godset skall transporteras från säljarens ansvarsområde till köparen, här kommer transportavtal in i bilden. För att underlätta för parterna har sedan år 1936 utarbetats leveransvillkor⁵⁰, Incoterms, av ICC.⁵¹ Dessa leveransvillkor är inte tvingande men används ändå i stor utsträckning och är allmänt accepterade på marknaden. Incoterms reglerar allt ifrån riskövergång till vem som bär ansvar för godset under transportens gång samt vart part skall vända sig i fall något går fel.

Transporterna kan utföras i olika konstellationer. Köparen eller säljaren kan genom egen försorg stå för transporten. I annat fall kan säljaren överlämna godset till en fristående transportör som i sin tur utför transporten och avlämnar godset till en mottagare. Mottagaren kan vara en extern part eller köparen själv. I vissa fall hämtas godset hos säljaren av en transportör. Transportören sköter därefter eventuellt hela transporten eller en viss del av transporten. Eventuellt tar en annan transportör vid för att slutligen fullborda transporten och avlämna godset hos köparen. De olika transportkonstellationerna är oftast en avtalsfråga som regleras parterna emellan och är således en naturlig följd av köpeavtalet.

4.4.1 Säljare samt köpare

Säljare är den part som vanligtvis, köprättsligt, ingår avtal med köparen om överlåtelse av visst gods. Köpare är den part som ingår

⁵⁰“Terms of delivery”.

⁵¹International Chamber of Commerce, Stöht, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 35.

avtal med säljaren om överlåtelse av gods. En viss part kan dock inneha flera olika funktioner. Köpare och säljare kan vara både avsändare samt mottagare.⁵²

4.4.2 Transportörer

En transportör kan vara antingen ”*verkställande transportör*” som faktiskt utför transporten eller ”*avtalande/kontraherande transportör*” som åtar sig avtalsmässigt att utföra transporten.⁵³ Det vill säga den avtalande/kontraherande transportören innehar kontraktet medan den utförande transportören utför själva transporten. I annat fall kan transportören utföra en del själv och sedermera överlåta resterande del/delar på annan. Transportören kan utföra transporten genom egen försorg eller överlåta transporten på annan, d.v.s. en *undertransportör*.⁵⁴ Då benämns transporten som *successiv transport*.⁵⁵

När många parter är inblandade kan det vara svårt att avgöra vem som skall räknas som faktisk transportör. Det kan även t.ex. vara vanskligt att avgöra vem reklamerande part skall vända sig till vid eventuell brist.

Inom den nordiska samt svenska rätten anses den som avgivit ett transportlöfte omfattande viss angiven sträcka svara för hela sträckan oavsett om han utför transporten själv eller genom en anlitad undertransportör. Med detta avses att det uppstår ett rättsförhållande mellan undertransportören och den part som avtalat med transportören på vanliga kontraktsrättsliga grunder.⁵⁶ Undertransportör får även ett avtalsrättsligt förhållande till den avtalande transportören. Huvudregeln är dock att transportör är den

⁵²Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 38.

⁵³Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 39.

⁵⁴Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977, s. 44.

⁵⁵Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977, s. 44.

⁵⁶Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977, s. 45.

part som har ingått avtal rörande transporten. Grönfors menar på att den som åtagit sig att utföra transporten tillika är transportör i rättslig mening och har samma skyldigheter som en avtalande transportör, såsom exempelvis *vårdansvar*.⁵⁷ För att inte problem skall uppstå behandlas den verkställande transportören och den avtalande transportören likvärdigt i vissa frågor för godset gentemot lastägaren (jfr 35-37 §§ 13 kap SjöL).⁵⁸ Man kan dock genom utförande av konossement, vilket är ett negotiabelt värdepapper, eller avtal om godset upprätta en bärande relation till tredje man.

När transporten sker med flertalet transportörer och även olika transportmedel benämns detta *gemensamma, kombinerade* eller *multimodala transporter*.

4.4.3 Trepartskonstellation

Ett trepartsförhållande uppstår i svensk rätt mellan parterna avsändare/transportör/mottagare. Såväl köpare som säljare kan vara både avsändare och mottagare.⁵⁹

Även i trepartskonstellationen kan avtalande transportör anlita underställd transportör som verkställande transportör i praktiken.⁶⁰

4.4.4 Speditörer

Speditören är en aktör på den avtalsrättsliga marknaden, som spelar en central roll. Speditören kan i eget namn ingå transportavtal för kunds räkning. Speditörens verksamhetsområde har utsträckts alltmer och idag omfattar dennes verksamhet allt fler uppgifter i samband med transport av gods. Speditörens uppgift är att mot

⁵⁷Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977, s. 44.

⁵⁸Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 39.

⁵⁹Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 38.

⁶⁰Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 38-39.

ersättning, för annans räkning men i eget namn, ombesörja varuförsändelser och i samband därmed stående åtgärder, såsom förtullningsuppdrag, omlastning, lagring, försäkringsfrågor och andra åtgärder som rör området. Speditörens uppgift kan vara av såväl avsändar- som mottagarkaraktär och denne har ofta gods i sin vård eller i förvaring i samband med transporter. Speditören kan inträda och agera mer självständigt i ett transportförhållande, eventuellt såsom transportör. Nordiska speditörer har framtagit ett tvåsidigt standardavtal⁶¹ avseende speditörens roll, NSAB 2000. NSAB 2000 gäller inte som lag men fyller igen eventuellt oreglerade delar i ett transportavtal då ingen tvingande lag eller konvention äger företräde. NSAB 2000 måste vara del av avtalet parterna emellan för att bli tillämplig, t.ex. genom att parterna bifogar detsamma som en bilaga. Ansvarsfördelningen i NSAB 2000 är uppbyggt så att var del av transportsträckan regleras genom ”sitt eget” regelverk.⁶²

⁶¹”Agreed document”.

⁶²Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 92.

5 Vad är speciellt inom transporträtt vad ankommer reklamation?

Reklamation som inte utförts korrekt kan skilja sig i verkan transporträttsligt jämfört med de rättsverkningar som kan gå förlorade köprättsligt. Skillnaden mellan köprättslig reklamation och transporträttslig reklamation är exempelvis vem part kan vända sig till. En annan skillnad är även att inom köprätten mister part sin talerätt då denne inte reklamerar korrekt, vilket inte alltid sker vid en inkorrekt reklamation inom transporträtten. I flera fall är en köprättslig reklamation av enklare karaktär då parterna oftast är (endast) säljare och köpare medan i transporträttsliga avtalsförhållanden kan det vara fler parter inblandade (då även de transporträttsliga delarna skall regleras). När godset går sönder, brist uppstår eller försening infaller, och godset samtidigt är under transport, presumeras den part som har godset i sin besittning, eller den part som transporterar godset, vara ansvarig för godsets tillstånd. Presumtionen att den som har godset i sin besittning skall vara ansvarig om godset går sönder är en allmänt vedertagen transporträttslig princip. Denna princip återfinns även i lagtext; 13 kap 12 § SjöL, 27 § VTL samt art 17 CMR.

5.1 Reklamation inom sjörätten

Reklamationsbestämmelserna för sjörätt återfinns i 13 kap 38 § SjöL. Vid synlig skada eller brist skall reklamation ske i samband med att godset lämnas ut till mottagaren. I de fall brist eller skada upptäcks först senare (ej synlig skada) skall reklamation ske inom tre dagar. Har en gemensam besiktning av godset skett (av transportör och mottagare tillsammans) behövs inte reklamation då man i samförstånd konstaterat en eventuell avvikelse. Skulle det

föreligga en dröjsmålssituation är tidsfristen längre; den utgörs då av 60 dagar. I propositionen till vår nuvarande sjölag uttalas dock att de flesta dröjsmålsfall är enklare att konstatera då en utsatt tidsgräns passerats.

I enlighet med 13 kap 38 § SjöL presumeras icke reklamerat gods vara kontraktsevenligt. Reklamationen skall ske skriftligen och i samband med att godset lämnas ut. Dock är det först efter 60 dagar från utlämnandet som mottagaren förlorar sina anspråksmöjligheter.⁶³ Dröjsmålsregeln på 60 dagar kommer från Hamburgreglerna art 19, trots att dessa aldrig antagits av Sverige.

I och med att tidsfristen för reklamation startar då mottagaren fått besittning av godset måste en tidig undersökning av godset, samt i de fall fel föreligger, en tätt påföljande reklamation framföras för att reklamationen skall anses korrekt framställd. Här åläggs mottagaren av godset att aktivt göra en undersökning för att förvissa sig om att godset är i avtalsenligt skick. I och med att reklamationsfristerna är så pass korta bör mottagaren agera skyndsamt för att kunna erhålla sina eventuella anspråk. Går det inte att avläsa ifall godset är i ett icke avtalsenligt skick men förpackningen är trasig torde detta ändå indikera att en snabb undersökning av godset är påkallad (för att vara på den säkra sidan). Ett trasigt emballage kan tyda på att godset gått sönder under transporten. Skulle reklamationen framställas för sent mister inte den reklamerande parten sin talerätt utan godset presumeras vara i avtalsenligt skick.

I enlighet med propositionen till sjölagen 1993/94 föreligger inte någon skillnad i betydelse då reklamation vid förlust eller skada kompareras med äldre lagrum. Vid försummad reklamation försvinner inte rätten till påföljd utan en presumption uppstår. Man presumerar att godset är i avtalat skick och överensstämmer med

⁶³Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 147.

konossementet eller med föreliggande avtal. Reklamationsfristen börjar löpa när mottagaren erhåller besittning av godset. Det skall föreligga en *praktisk möjlighet* att kunna genomföra undersökning av godset. Den praktiska möjligheten att undersöka godset spelar en central roll vid reklamation.

5.2 Reklamation inom vägtransporträtten

Enligt 40 § VTL skall reklamation vid skadat gods, brist eller dröjsmål ske utan oskäligt uppehåll. Omedelbarhetsrekvisitet gäller vid synlig skada. Sker inte reklamation inom den korta tidsfristen anses vederbörande gjort avkall på eventuella krav samt det presumeras att han accepterat godset i befintligt skick. Såsom det stadgas i lagen går parts talerätt förlorad, 40 § 1 st VTL. Vad ankommer sanktionen vid för sent framställd reklamation har CMR-konventionens förarbeten fått stå förebild, se prop 1974:33 s. 125. CMR stipulerar dock en aningen inkonsekvent reglering av reklamationsreglerna.⁶⁴

I enlighet med CMR stadgas att reklamation vid synlig skada skall ske omedelbart då godset nått sin slutdestination, art 30 CMR. Vid en icke synlig skada gäller en sju dagar lång tidsfrist. Undersökningen kan göras av mottagaren själv (art 30 p 1 CMR) eller av mottagaren och fraktföraren gemensamt (art 30 p 2 CMR). Oavsett om undersökningen sker av mottagaren ensam eller gemensamt med fraktföraren är tidsfristen om sju dagar fortfarande densamma. Löper tidsfristen ut presumeras godset vara i avtalat skick. Vid dröjsmål är tidsfristen något längre och reklamation skall då ske inom 21 dagar (art 30 p 3 CMR). Enligt art 30 p 1-2 CMR skall reklamation ske skriftligt. Märk väl att den sista och femte punkten i art 30 CMR stadgar en samarbetskyldighet som inte har någon motsvarighet i VTL. Parterna skall således agera för en snabb

⁶⁴Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 17.

och smidig lösning. När det gäller för sent framställd reklamation över dröjsmål och synbara skador (som konstaterats) fungerar regeln som en preklusionsregel där anspråken avskärs helt.⁶⁵ I de fall reklamation framställs för sent, då godset inte har undersökts gemensamt eller då skadorna inte varit synbara verkar regeln med bevisverkan. Bevisverkan ger en presumtion om att godset är i samma skick som avtalet föreskriver. Den rättsliga följden blir således att part som försummat reklamation åläggs bevisbördan för varans bristfälliga skick.⁶⁶

⁶⁵Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 19.

⁶⁶Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 150.

6 Utveckling inom transporträtten

6.1 Utveckling i Sjötransporträtt

Den första samlade svenska sjölagen är från år 1667. Denna ansågs vara en så bra lagstiftningsprodukt att det inte gjordes några ändringar i samband med arbetet på 1734 års sjölag.

Senare startade ett nordiskt samarbete med skandinaviska riktlinjer som utmynnade i 1891 års sjölag.⁶⁷ 1891 års sjölag kom inte att bli väl mottagen.⁶⁸ Den bibehölls dock i sin helhet för att sedermera bli reviderad i omgångar till följd av ratificerandet av olika konventioner.

Enligt 1891 års sjölag 168 § är reklamationsbestämmelsen tvingande vid transportavtal. Enligt samma lag, 161 §, anses godset mottaget såsom konossementet stadgar om inte annat avtalats.⁶⁹ Detta lagstadgande kom att bli en av utgångspunkterna för reklamation inom den svenska sjörätten.

Vikten av att snabbt kunna avgöra ifall en transportskada skall leda till ersättning eller inte har påkallat en kort reklamationsfrist vid transporter. Transporträttsliga reklamationsregler medför vanligtvis att försummelsen av reklamation medför att rätten till ersättning försvinner. Således försvinner talerätten.⁷⁰ Detta gällde även enligt 1891 års sjölags 121 § efter 1936 års sjölagsändringar.⁷¹ Enligt Lag om ändring i vissa delar av sjölagen, NJA II 1936 s 412, (Haaglagen) 121 § förlorar part rätten att tala för visst gods då han försummat att anmärka på minskning eller skada i detsamma.

⁶⁷Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 9.

⁶⁸Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 9.

⁶⁹Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 304.

⁷⁰Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

⁷¹Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

Haagreglerna tillkom år 1924. Haagreglerna innebar en mildare sanktion mot försummad reklamation, då art 3 mom 6 stadgar en presumtion om att godset var i rätt skick. Presumtionsansvaret slog dock inte igenom i lagtext men kom att användas i praxis. Haagreglerna från år 1924 med 1968 års tilläggsprotokoll utmynnade i Haag-Visbyreglerna. Lagregeln i 121 § 1 st, 1891 års sjölag, motsvarade art 3 mom 6 i Haag-Visbyreglerna vilka reglerar reklamation vid förlust eller skada. Enligt dessa skall reklamation ske omedelbart vid synlig skada. Vid icke synlig skada skall reklamation ske senast tre dagar därefter (mottagandet).⁷²

Haag-Visbyreglerna från år 1968 ledde till ändringar år 1973. I enlighet med NJA II 1975 s. 284 stadgar 121 § ett presumtionsansvar. Enligt prop 1973:137 s. 121 innebar dock sanktionen för en för sent framställd reklamation inget alls då transportkunden torde behöva "lokalisera" skadan till transportörens område.⁷³

Haagreglerna art 3 mom 6 innebar, som sagts ovan, en mildare sanktion; en presumtion om att godset var i rätt skick. Effekten av en för sent framställd reklamation var att bevisbördan omkastades. Godset presumerades vara utlämnat i det skick konossementet eller annan frakthandling stadgar om inte annat kunde visas på eller styrkas. Vanlig culpabedömning användes m.a.o. vid försummad reklamation. Detta torde inte förändra något då reglerna likväl (redan) kom att tolkas som om det förelåg ett presumtionsansvar.⁷⁴ Denna konventionsregel kom således fram i 1973 års lagändring i 121 §, dåvarande sjölagen.⁷⁵

⁷²SOU 1990:13 s. 157.

⁷³Ramberg, *Spedition och fraktavtal*, 1982, s. 124.

⁷⁴NJA 1975 s. 284.

⁷⁵Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

Presumtionsregeln hade, som sagts ovan, redan tidigare haft genomslagskraft i praxis. Ramberg anser att denna bevisbörderegeln kan påverka domstolarnas bevisvärdering vad ankommer transportkundens skyldighet att lokalisera skadan och hänföra densamma till transportören.⁷⁶ Bevisvärderingen skulle i sådant fall bli strängare. Ramberg hävdar även att den ”urvattnade sanktionen” skulle komma att få en annan inverkan av mer pedagogisk karaktär.⁷⁷

Presumtionen i nuvarande sjölagen kap 13 kap 38 § 1 st. har således sin grund i den internationella konventionen om konossement ifrån år 1924 (Haagreglerna) samt Haag-Visbyreglerna.⁷⁸ Resterande del av lagregeln kommer ifrån 1936 års lagändring.⁷⁹ I de fall det inte varit möjligt att visa på att skadan uppstått under redarens ansvar har domstolarna försökt nå ett rättvist samt rättsekonomiskt utfall genom att se till skälighet samt allmänna sannolikhetsöverbäganden utan att kräva full bevisning. Så har varit fallet oavsett om reklamation gjorts tidsmässigt korrekt eller inte. I de fall reklamation inte gjorts i tid får mottagaren visa på att skadan skett hos redaren eller motbevisa den presumtion som uppstår (att skadan skett efter att godset lämnat redarens tillsyn). Det ansågs dock att presumtionen av godsets rätta skick vid försummad reklamation endast träder istället för den bevisverkan som kan följa av tallysedlar, besiktningsprotokoll och annat liknande.⁸⁰ Detta ansågs vara en hårfin skillnad. Sker reklamation i tid får domstolen väga in mottagarens bevisning mot det bevisvärde besiktning enligt sjölagen eller tallysedlar kan ha.⁸¹

⁷⁶Ramberg, *Spedition och fraktavtal*, 1982, s. 124.

⁷⁷Ramberg, *Spedition och fraktavtal*, 1982, s. 124.

⁷⁸Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 151.

⁷⁹Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

⁸⁰Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

⁸¹Grönfors, *Inledning till transporträtten*, 1984, s. 83.

Hamburgreglerna från år 1978, ikraft år 1992, utvidgade ansvar för godset till att omfatta även en kortare tid före och efter lossningen.⁸² Enligt Hamburgreglerna art 19 stadgas att skada eller förlust skall meddelas senast efter en dag vid synlig skada eller efter femton dagar vid icke synlig skada. Bestämmelsen är en ”mild reklamationsregel” med en presumtionsregel där godset presumeras vara utlämnat till mottagaren i det skick transportavtalet anger eller annars i ett allmänt gott skick. Jämfört med Haag-Visbyreglerna har Hamburgreglerna en längre reklamationsfrist och är således strängare gentemot transportören.

Vid icke synlig skada gäller enligt Haag-Visbyreglerna en reklamationsfrist på tre dagar och enligt Hamburgreglerna gäller femton dagar. Även om Hamburgreglerna aldrig antogs av Sverige har de ändå, som tidigare nämnts, kommit att påverka den svenska sjörätten.⁸³

1994 års sjölag 13 kap 38 § 3 st har fått sin formulering från Hamburgreglerna. Detta lagrum behandlar dröjsmål och innebär att transportörens ansvar upphör efter tidsfristen om 60 dagar, jfr art 19 (p 5) Hamburgreglerna.

I specialmotiveringen till 13 kap 1994 års sjölag sägs att reklamationsfristen skall räknas från tidpunkten då godset övergår i mottagarens besittning. Denne skall dock ha haft en *praktisk* möjlighet att undersöka godset.⁸⁴ Det sägs vidare att ifall godset lossas och överlämnas till terminal eller myndighet som inte anses representera mottagaren innebär detta att tidpunkten för

⁸²Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 83-84.

⁸³Anledningen skall ha varit att man hellre såg till nationell köprätt som förebild för reklamationsreglerna inom sjörätten.

⁸⁴SOU 1990:13 s. 158.

reklamationsfristen *senareläggs* till dess att godset *faktiskt* avhämtats av mottagaren.⁸⁵

Vad gäller tidsfristen i 1994 års sjölag så hävdar Grönfors, bland många, att mottagaren skall undersöka godset genast efter mottagandet.⁸⁶ Reklamationsfristerna inom sjörätten är ovanligt korta jämfört med andra reklamationsregler, vilket anses sammanhänka med att talerätten numera inte går förlorad. Reklamationen skall göras i skriftlig form, om det inte berör en gemensam besiktning, för att säkerhetsställa bevis.

6.2 Utvecklingen i VTL samt CMR

År 1956 kom konventionen avseende väg om fraktavtalet för internationell godsbefordran, CMR. År 1966 avlämnades det första svenska betänkandet SOU 1966:36, Vägfraktavtalet I – internationell befordran med förslag till lag om internationell godsbefordran på väg. Sverige tillträdde CMR år 1969. I samband med detta genomfördes lagen 1969:12 med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-lagen). I CMR-lagen föreskrivs att konventionstexten, kompletterad med ett fåtal andra bestämmelser, skall tillämpas som svensk lag.⁸⁷ Utredningen utgav år 1972 sitt slutbetänkande SOU 1972:24, Vägfraktavtalet II – förslag till lag om vägfraktavtalet. Betänkandet lades fram som förslag till gemensam lag för nationell och internationell godsbefordran i vilken CMR:s bestämmelser transformerades till svensk lag.

⁸⁵SOU 1990:13 s. 158.

⁸⁶Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

⁸⁷Prop. 1974:33 s. 14.

CMR-konventionen gäller således såsom svensk rätt.⁸⁸ Tillämplighet för konventionen gäller alla internationella lastbilstransporter till och från Sverige och överhuvudtaget det större flertalet lastbilstransporter mellan europeiska städer samt hänvisar även till andra transporter utanför Europa.⁸⁹

Utredningen i prop. 1974:33 uttryckte att det var vanskligt att sätta en exakt tidsfrist för reklamation endast efter CMR och dess tidsfrist. Diskussionen angående tidsfristerna var ifall man skulle gå på CMR:s linje eller vända sig till köplagens reklamationsregler för vägledning. Man torde dock vara konventionsbunden. CMR:s tidsfrister kan komma att ge vägledning när man skall bedöma VTL i kommersiella förhållanden.⁹⁰ Departementschefen, lindrade i utredningen för VTL kritiken genom att anföra att reklamationsfristen i VTL i alla fall i näringsidkarförhållanden stipulerar ”skälig tid”.⁹¹ Dock ansågs att tidsfristen ”utan oskäligt uppehåll”, som hämtats från köprätten, skulle bedömas med vägledning av CMR i framförallt näringsidkarfall. Detta bidrar till ett icke okomplicerat utgångsläge. Reklamation skall framställas senast i samband med mottagandet av godset.⁹² Det går att avtala om reklamation samt tidsfrist. Den avtalade tidsfristen kan komma att anses såsom oskälig i fall den är alltför kort.⁹³

Enligt prop. 1974:33:s specialmotivering föreskrivs att då reklamation inte sker i rätt tid förloras rätten att föra talan angående skadan. I CMR och VTL stadgas förlorad talerätt vid synlig skada, så även i 32 § KöpL.⁹⁴

⁸⁸Prop. 1974:33 s. 16.

⁸⁹Prop. 1974:33 s. 17.

⁹⁰Prop. 1974:33 s. 25.

⁹¹Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 21.

⁹²Prop. 1974:33 s. 125-126.

⁹³Prop. 1974:33 s. 126.

⁹⁴Prop. 1974:33 s. 126.

7 Regleringen runt reklamation

7.1 Tvingande rättsregler i transporträtt

Sjölagens 13 kap 4 § 1 st stadgar att regelverket är tvingande mot transportören. VTL är i princip tvingande mot fraktföraren med vissa undantag.⁹⁵ I VTL samt sjölagen går det att avtala om bättre, men inte sämre, villkor.⁹⁶ CMR är tvingande i båda riktningarna, se art 41 CMR.⁹⁷ Detta innebär att reglerna i CMR, med få undantag, är tvingande gentemot såväl fraktförare som köpare.

7.2 Tolkning i transporträtt

Även i de transporträttsliga fall då reklamation inte har avtalats eller särskilt behandlats (vid dispositiv rätt) men en reklamationssituation ändå uppkommer får parterna utgå från det föreliggande avtalet och söka tolka dess bestämmelser.⁹⁸ Reklamationsbestämmelser torde tolkas på sedvanligt sätt med utgångspunkt i allmänna tolkningsregler för tolkning av avtal. Vid avtalstolkning kommer betydelse således att läggas på partsviljan. Enligt Hultmark bör man vid tolkning av lagreglerad reklamation beakta vilka funktioner som skall tillvaratas hos bägge parter.⁹⁹ Ofta kommer tolkningen att utgå från ett rimlighetsresonemang med en allmän bedömning av bl.a. dispositiv rätt där ett lämplighetsresonemang blir eller får bli avgörande.¹⁰⁰ Det är skillnad på att tolka en klausul reglerad i ett avtal samt en situation då frågan inte är avtalsreglerad. I båda fall kommer dispositiv rätt att få betydelse. Det kan uppstå en kollision mellan avtal och lagstiftning.

Undersökningsplikten och dess omfattning är primärt en fråga om avtalstolkning. Saknas det en uttrycklig överenskommelse mellan

⁹⁵Hellner, *Speciell Avtalsrätt II, 1 häfte*, 2005, s. 176.

⁹⁶Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 72.

⁹⁷Prop. 1974:33 s. 22.

⁹⁸Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 165.

⁹⁹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 203.

¹⁰⁰Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 165.

parterna bör avtalet tolkas. Alldeles säkert blir omfattningen av undersökningen beroende av vilket objekt som skall undersökas.

7.3 Vem kan reklamera?

Mottagaren av godset bör undersöka detsamma då det kommit i hans besittning för att möjligheten till reklamation inte skall gå förlorad. Reklamation görs vanligen av mottagaren av godset eller den skadelidande.¹⁰¹

7.4 Vem kan mottaga en reklamation?

Vem kan man reklamera till? Reklamation bör givetvis lämnas till den part som bär ansvar för skadorna. Utgångspunkten är att reklamation skall riktas gentemot fraktföraren eller skadevållaren.¹⁰² Enligt VTL och CMR skall i händelse av skadat gods, brist eller dröjsmål ersättningskrav riktas gentemot fraktföraren.¹⁰³ Krav kan inom sjötransport riktas mot transportör eller undertransportör, se 13 kap 38 § SjöL.

7.5 Formkrav

Vilka formkrav ställs på en reklamation? En reklamation skall innehålla den reklamerande partens åsikt om avvikelse från den avtalade prestationen. Därefter bör reklamationen innehålla ett preciserat krav på påföljd eller det anspråk part vill framställa. I vissa fall krävs att part påtalar vilken påföljd han kommer att kräva. Motparten skall ha en möjlighet att begränsa den uppkomna skadan och för att reklamationen skall fylla sitt syfte krävs att det framgår

¹⁰¹Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 123.

¹⁰²Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25-26.

¹⁰³Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25-26.

att reklamerande part inte är nöjd med prestationen.¹⁰⁴ Det är även önskvärt att motparten vet vilka anspråk han skall svara emot.¹⁰⁵

Hur pass konkretiserat innehållet skall vara i en reklamation får bli en bedömningsfråga. Det är i de allra flesta fall av godo att vara konkret i sina krav. Det primära förblir dock att den kontraktsbrytande parten inser den reklamerande partens åsikt om prestationens avvikelse. Skulle den kontraktsbrytande parten inte kunna utläsa påföljd eller andra detaljer ligger det i dennes intresse att interpellera och ta reda på fakta.¹⁰⁶ Ju högre krav som ställs på reklamationens innehåll desto längre blir reklamationsfristen. Detta medför i många fall att även reklamationen kommer att ta längre tid och i dessa fall medges också en längre reklamationsfrist.

Krav på reklamationens innehåll i VTL torde kunna jämföras med vilka krav som ställs enligt köprätten.¹⁰⁷ Det förefaller vara tillräckligt med en neutral reklamation där lastägaren påpekar vad han anser vara fel och att han sedermera kommer att kräva ersättning.¹⁰⁸ Det kan vara vanskligt att försöka precisera felet vid en tidigare punkt. Lastägaren bör dock arbeta för att kunna precisera sina krav senare. Lastägaren kan inte kräva ersättning för vissa skador på ett visst parti och vid ett senare tillfälle reklamera samma parti med hänvisning till andra skador.¹⁰⁹

Som huvudregel går reklamationer i sig på mottagarens risk. Det går dock att lagstadga eller fördela risken för reklamation eller utebliven reklamation avtalsvägen.¹¹⁰

¹⁰⁴Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 110.

¹⁰⁵Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 18.

¹⁰⁶Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 112.

¹⁰⁷Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25.

¹⁰⁸Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25.

¹⁰⁹Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25.

¹¹⁰Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 117.

En muntlig reklamation godtages i VTL men inte i CMR. Enligt VTL kan reklamation ske formlöst eller med andra ord muntligen.¹¹¹ CMR kräver skriftlig reklamation, art 30 (p 1-2) CMR. Det kan dock vara vanskligt att säga att reklamationen är helt försutten ifall skriftlighetskravet inte efterlevs. I vissa fall går det att kvarhålla rätten att reklamera, även vid en muntligt framställd reklamation.¹¹² Det kan, med hänsyn till bevisfrågor, föreligga svårigheter i att hävda att en muntlig reklamation faktiskt framställts. En skriftligt framställd reklamation underlättar ur bevishänseende.

Sjölagen innehåller ett krav på skriftlighet (13 kap 38 §). Sanktionen för försummelse av skriftlighetskravet är inte sträng. En muntlig eller för sent framställd reklamation ger endast en presumtion om att en kontraktsevenlig prestation skett. Endast reklamation vid dröjsmål ställer en stark sanktion emot försummad skriftlighet då talerätten här går förlorad. Enligt Grönfors skall reklamation ske skriftligt för att underlätta ur bevishänseende.¹¹³ Detta krav gäller dock inte i de fall mottagare och sjötransportör gemensamt undersökt godset.¹¹⁴

Kravet på skriftlighet och innehållet i en korrekt framförd reklamation har ibland vållat problem. Skriftlighet kan krävas avtalsvägen eftersom avtalslagen (liksom köplagen) är dispositiv rätt. Men kan man avtala om skriftligt krav i enlighet med VTL och sjölagen (eventuellt avtala om annan sanktion vid försummat formkrav)? Det torde vara en avtalsrättslig fråga även inom transporträtten. Med andra ord torde det vara möjligt att avtala om ett skriftligt krav på reklamation såsom ett formkrav.¹¹⁵ Det är dock inte möjligt att avtala till någons nackdel.

¹¹¹Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25.

¹¹²Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25.

¹¹³Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

¹¹⁴Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 179.

¹¹⁵Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 119.

I de fall där försummelse av skriftlighetskravet inte har haft en klar sanktion, d.v.s. i 13 kap 38 § SjöL samt art 30 (p 1-2) CMR, har försummad skriftlighet sanktionerats med en förstärkt bevisbörda.¹¹⁶ Det är dock viktigt att avgöra ifall situationen berör en försummad reklamation eller försummelse av reklamationens formkrav (då reklamation inte framställts skriftligt).

7.5.1 Praxis: formkrav vid sjötransporträtt

ND 1906 s. 60. Sjø og Handelsretten i København.

Reklamation vann här inte bifall. Enligt 1891 års sjölag ansågs en försummad reklamation leda till att talerätten gick förlorad, vilket den gjorde i detta fall. En last med smör gick mellan Köpenhamn och Fredrika. Lasten gick dock inte till rätt adressat och innehavaren av konossementet krävde ersättning för lasten hos rederiet. Svaranden ansåg att reklamation skett för sent. Enligt dåvarande Sjøloven skulle reklamation ske inom 24 timmar från det att lossning företagits. Efter tre månader framkom meddelande ifrån mottagaren om att han inte mottagit någon last. Därefter kom reklamationen. Vissa uppgifter indikerade att mottagaren trott att lossning skett på korrekt sätt men det ansågs inte ligga rederiet till last.

I ovan nämnda rättsfall skedde reklamation först efter tre månader. Tre månader ansågs utgöra alltför lång tid vilket kan tyckas vara såväl begripligt som skäligt. Fråga uppkom dock om vad som faktiskt skall anses utgöra en reklamation. Räcker ett meddelande om missnöje eller vilka krav ställs på reklamationens innehåll?

ND 1921 s. 27. Kristiania Sjørett.

Reklamationsklausulen i föreliggande konossement stadgade en 48-timmarsfrist efter mottagande av godset. Reklamation skedde först 14 dagar efter det att innehavaren av konossementet erhållit en anfordran om att avhämta godset. Mottagaren hävdade att en muntlig reklamation hade framförts dagen efter att fartyget anlänt. Bevis förelåg inte för den muntliga reklamationen och härmed utgick rätten ifrån att reklamation skett först efter två veckor. I och med att ett skyndsamt meddelande om en icke godtagbar last hade varit av största vikt och

¹¹⁶Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 174.

detta meddelande inte framförts förrän efter två veckor ansågs parts agerande vara försumligt. Reklamationen gavs därmed inte rättsverkan.

I detta rättsfall belyses vikten av att reklamation sker skriftligt. I alla rättsfall föreligger inte krav på skriftlighet men värdet ur bevishänseende är uppenbarligen rekommenderbart.

I de ovan nämnda rättsfallen tillämpades 1891 års sjölag där en försummad reklamation sanktionerats med förlorad talerätt.

ND 1956 s. 61. Oslo Byrett.

En last med icke emballerade motorer skadades. Mottagaren erlade inte frakt då han inte var skyldig att betala sådan för det fall att reklamation för skada skett skriftligen samt omedelbart efter lossning. Efter åtta dagar framställdes en skriftlig reklamation. Motparten hävdade att reklamationen var för sent framställd och hänvisade till två rättsfall (ND 1921 s. 126. och ND 1945 s. 213.) som framhöll omedelbarhetsrekvisitet. Rätten kom fram till att angående frågan om tidsenligt gjord reklamation så hade ett samtal beaktande godsets skick direkt efter lossning framställts. När således protest hade framförts angående godset och reklamerande part ansåg sig behöva mer tid för att kunna fastställa skadorna för att sedan kunna framföra en skriftlig reklamation ansåg rätten att reklamation skett korrekt.

Rättsfallet berör vissa frågetecken rörande formkrav. Krävdes skriftlighet såsom formkrav och utsträcktes tidsfristen i detta rättsfall av domstolen på ett skönsmässigt sätt? I ovan nämnda rättsfall hade sjölagen kommit att revideras utifrån Haagreglerna där en försummad reklamation inte skulle sanktioneras med förlorad talerätt såsom i den dåvarande sjölagen utan med ett presumtionsansvar. Presumtionsansvaret slog inte igenom förrän vid 1973 års ändring. Det tycks dock inte ha åtföljts i praxis, att hålla kvar vid förlorad talerätt, utan domstolen har valt att vara mildare i sin bedömning.

7.5.2 Praxis: formkrav vid vägtransporträtt

ND 1998 s. 3. Svea Hovrätt.

Rättsfallet berörde en internationell transport med godsskada. Spörsmål uppkom angående reklamation som delfråga i fallet. CMR eller svensk lag baserad på CMR var tillämplig genom art 17 (p 1), art 46 samt art 30. Ett ungerskt åkeri transporterade trähus från Sverige till Budapest. När godset anlände till Budapest visade sig detsamma vara skadat. Transporten skedde med tre lastbilar och i den sista lastbilens besiktningsprotokoll antecknades vissa skador. Mottagaren översände protokollet till rederiet. Reklamationskravet ansågs härmed vara uppfyllt i enlighet med CMR-konventionen. Enligt tillämplig lag skall en synlig skada reklameras omedelbart medan en osynlig skada reklameras inom sju dagar från mottagandet. Mottagaren, tillika köparen, noterade skador i den tredje lasten och antecknade detta i den sista fraktsedeln.

Tingsrätten uppfattade noteringen som ett förbehåll för en eventuellt senare framförd reklamation. Ett skriftligt brev hade sänts två dagar senare. På så vis godtogs reklamationen som giltigt framförd. Av intresse är här att noteringen som uppfattas som förbehåll skulle kunna tänkas ha uppfattats av domstolen som en vag, neutral reklamation. Detta skulle enligt Schelin vara godtagbart som reklamation.¹¹⁷ Det framstår som att vad en reklamation egentligen skall innehålla för att anses vara en reklamation är något diffust.

7.6 Undersökningsplikt inom transporträtt

Vid undersökning av gods som transporterats kan det uppstå problem då godset är emballerat och/eller då transporten sker i ett flertal etapper. Skall undersökning ske vid varje etappslut eller då hela transporten är avslutad? I de fall undersökning skall ske etappvis, måste man då bryta emballaget? Om ett brytande av emballaget skall ske vid varje etapp skall ett sådant förfarande regleras genom avtal. I de fall man inte avtalat om undersökning torde det mest praktiska vara att en korrekt undersökning sker vid

¹¹⁷Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 25.

det slutliga avlämnandet innan dess att tidsfristen löpt ut, så att eventuella regresskrav eller möjligheter att föra krav vidare bibehålls.¹¹⁸ En undersökning bör dock ske så fort fel indikeras. Vid transport, såväl inom sjörätt som vägtransporträtt, skall undersökning ske vid mottagande av godset. Tidsfristen vid fel börjar löpa vid kännedom eller då part borde fått kännedom om felet genom en företagen undersökning.¹¹⁹ Undersökning blir endast aktuell för reklamation då fel föreligger och det blir då normalt fråga om en översiktlig besiktning.

Reklamation vid dröjsmål kräver inte en undersökning eftersom felet ”dröjsmål” är såpass uppenbart. Inom transporträtten förekommer alltjämt en avtalad tidsplan då man har avtalat eller utsatt leveransdatum eller leveranstid. Vid dröjsmål börjar reklamationens tidsfrist löpa redan vid avlämnande eller kännedom om avlämnande.

Som påtalats ovan är frågan om när undersökning skall ske en avtalsfråga. Det är det befintliga avtalet som styr och föreligger inget avtal som reglerar den specifika frågan får spørsmålet lösas genom avtalstolkning. Vid avtalstolkning kommer betydelse främst att läggas på partsviljan. Undersökningens omfattning och innehåll avgörs beroende på vad som skall transporteras. Exempelvis kräver livsmedelsbranschen i många fall snabba transporter och en snabb undersökning på grund av godsets korta livslängd. Inom textilbranschen är en reklamationsfrist på 8-14 dagar bruklig.¹²⁰

Ju fortare undersökning vidtages desto snabbare kan reklamation ske vilket uppenbarligen är att föredra. En tidigt framställd reklamation säkrar bevis och möjligheterna att påvisa fel. Till syvende och sist kommer i många fall undersökningsplikten att handla om den

¹¹⁸Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 79.

¹¹⁹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 98.

¹²⁰Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 102.

praktiska möjligheten att kunna undersöka godset. Den *praktiska möjligheten* att företaga en undersökning kommer sedermera att kopplas mot spørsmålet ifall en korrekt reklamation har genomförts i rätt tid.¹²¹

När det föreligger lagtext där lastägaren bort känna till felet eller skadan, uppkommer en plikt att i samband med mottagandet undersöka godset.¹²² De enda fall inom transporträtten då en undersökning inte får så stor vikt är när undersökning och konstaterande av avvikelse har gjorts *tillsammans* av mottagare och fraktförare.

7.6.1 Praxis: undersökningsplikt inom transporträtt

ND 1915 s. 120. Sjø og Handelsretten i København

Mottagaren hade i detta fall inte möjlighet att avgöra brist vid lossning. Lossningen rörde en kaffelast och enligt avtal mellan parterna skulle reklamation ske inom 24 timmar. Lossningen påbörjades den 14 januari men på grund av överbelastning kunde lossningen inte färdigställas förrän den 21 januari och reklamation skedde först den 25 januari. Rätten ansåg inte att reklamation skett för sent. Gällande lag var sjölagen från år 1891 och då gällde att reklamation skulle ske omedelbart (vid mottagande av godset vid synlig skada). Försummades reklamationen förlorade part sin talerätt angående godset. De omständigheter rätten grundade sitt ställningstagande på var överbelastning i hamnen, att lossningen gjordes av hamnpersonal och inte av mottagaren själv och att den korta stipulerade reklamationsfristen hade omöjliggjort möjligheterna att avgöra huruvida brist förelåg. Det hade även noterats i frihamnens tallysedlar och noteringen fick här gälla som reklamation.

ND 1920 s. 550. Voldgiftsdom.

Rättsfallet rörde en last med choklad som enligt konossement skulle reklamerats inom 24 timmar. Rätten ansåg inte att reklamationen var för sent framställd trots att reklamationsfristen passerats. Rätten lade omständigheter som att lasten lossats men att mottagaren saknat möjlighet att kontrollera eller undersöka godset till

¹²¹Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 104.

¹²²Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 23.

grund för sitt domslut. Den korta reklamationsfristen ansågs härav utgöra en för hård sanktion. Då någon möjlighet att undersöka godset inte funnits medförde det att den korta reklamationsfristen kom att anses oskäligt kort. Skillnad finns här mellan avtal och lag. Enligt avtal skulle reklamation ske inom 24 timmar och enligt gällande lag skulle reklamation ske omedelbart vid synlig skada.

Domstolen resonerar i ovanstående domar som att det varit omöjligt för part att kunna vidtaga den undersökning som krävts för en korrekt reklamation. Den uteblivna möjligheten att företa en undersökning kom således att påverka tidsfristens längd och möjligheten att framställa en korrekt reklamation.

7.7 Tidsfrist i de olika lagarna

7.7.1 Tidsfrist allmänt inom transporträtt

I kommersiella förhållanden är tidsfristen ofta reglerad i avtal. I kommersiella förhållanden torde lastägaren normalt vara tvungen att reklamera tämligen omgående. Detta torde även gälla vid enklare varor samt vid kortare transportsträckor. Vid längre och mer komplicerade transporter kan reklamationen kräva en mer ingående undersökning vilket i sin tur gör att förfarandet tar längre tid.

Tidsfristen torde således börja då mottagaren *mottager* godset. Det uppkommer ibland fråga om vad som händer då godset har flera stopp på vägen mot sin slutdestination och om när undersökningen skall ske. Det föreligger olika lösningar på denna fråga. Den generella uppfattningen torde vara att reklamationsfristen anses börja löpa då godset nått sin slutdestination.¹²³

Reklamation skall ske vid en faktisk kännedom om avvikelser. Det förekommer lagar utan en stadgad reklamationsplikt men det kan

¹²³Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 24.

dock föreligga en reklamationsplikt för kontraktsbrott som part borde känt till.

Självfallet får man se till i det enskilda fallet och dess individuella omständigheter, de olika parterna och deras förhållande till varandra.¹²⁴ Viktigt är även att särskilja, ifall det föreligger hinder som har berört reklamation eller hinder som har berört undersökningsplikten eller undersökningen av godset som föregår en reklamation.¹²⁵

7.7.1.1 Tidsfrist i köplag

Inom den internationella köprätten, Lag (1987:822) om internationella köp, [CISG], stadgas en undersökningsplikt där man utgår ifrån begreppet "*inom rimlig tid*". Hänsyn skall tas till de praktiska möjligheter som föreligger för undersökningen (art 38 CISG). Möjligheten att göra fel gällande är snäv, dock föreligger en säkerhetsventil i art 44 CISG där ursäktande skäl för att företa en undersökning kan tas i beaktning.¹²⁶ En för sent framställd reklamation avskär möjligheterna att göra felet gällande, såsom i köplagen. I 32 1 men § KöpL stadgas att reklamation skall framställas "*inom skälig tid*". En för sent framställd reklamation avskär talerätten. Även om såväl CISG som köplagen är köprättsliga lagar så har tidsfristerna i dessa lagar haft ett inflytande även i transporträttsliga sammanhang. Man skall dock ha i åtanke att såväl CISG som köplagen är dispositiv rätt.

7.7.1.2 Tidsfrist i sjötransporträtt

Reklamation i sjölagen skall vid synlig skada ske vid *mottagandet* av godset, (vid icke synlig skada föreligger en frist om tre dagar) 13

¹²⁴Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 63.

¹²⁵Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 63.

¹²⁶Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 61.

kap 38 § SjöL. Sker ingen reklamation inom tidsfristen sanktioneras detta med presumtionsansvar.

I Haagreglerna från år 1924 (art 3 mom 6) stadgas att en skriftlig underrättelse, reklamation, skall lämnas när *mottagaren fått godset i sin vård* och kan inte mottagaren upptäcka skadan vid mottagandet skall denne reklamera inom tre dagar.¹²⁷ Detta gällde även enligt Haag-Visbyreglerna från år 1968 (art 3 mom 6).

I Hamburgreglerna, från år 1978, stadgas att en reklamationsfrist är helt beroende eller avgörande av individuella hinder. Enligt art 19 (p 1) skall reklamation ske *genast*. Detta innebär att reklamation *skall ske arbetsdagen efter leverans* och om reklamationsfristen överskrids så presumeras gods vara i sådant skick som framgår av transportdokumentet. Hamburgreglerna är inte gällande svensk rätt; dock är det av intresse att utläsa att individuella hinder vid beaktande av tidsfrist fått betydelse. Frågan blir då om detta synsätt påverkar domstolarna vad ankommer deras syn på tidsfrist.

7.7.1.3 Tidsfrist i vägtransporträtt

Vägtransportlagen stadgar tidsfrist för reklamation i 40 § VTL. Där anges att reklamation skall ske vid synlig skada *utan oskäligt uppehåll* (vid icke synlig skada föreligger en tidsfrist om sju dagar). I förarbetena till VTL hänvisas till köplagens reklamationsfrist ”inom skälig tid” (32 1 men § KöpL).¹²⁸ Dock sägs även att hänsyn skall tas till CMR:s tidsfrister vid bedömning av tidsfristen i VTL.¹²⁹ Detta kan bli vanskligt då dessa tidsfrister inte är lika långa. Troligtvis menas att domstolen skall väga in samma omständigheter vid bedömningen som om tidsfristen varit korrekt eller ifall det exempelvis har förelegat ursäktande omständigheter. Huvudregeln är

¹²⁷Grönfors, *Inledning till transporträtten*, 1984, s. 82.

¹²⁸Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 124.

¹²⁹Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 79.

att så snart man har eller borde ha upptäckt att fel föreligger så skall reklamation ske. Ifall reklamation sker efter fristen skall en godtagbar förklaring föreligga för att ursäkta den försummade tidsfristen.¹³⁰

7.7.1.3.1 Praxis: tidsfrist i transporträtt

ND 1920 s. 436. Sø og Handelsretten i København.

Rätten ansåg i detta rättsfall att lossning skett långt före uppdagad brist samt att det inte förelåg bevis för att styrka när brist uppstått. Mottagaren hade reklamerat för sent och rätten valde att inte lägga någon vikt vid mottagarens uppgifter om när brist uppstått.

Reklamation ansågs här för sent framställd. I detta rättsfall förelåg ett konossement där parterna avtalat om en viss reklamationsfrist på 24 timmar. Gällande lag var 1891 års sjölag där reklamation vid synlig skada skulle ske vid mottagande av godset och vid dold skada inom tre dagar. Försummad reklamation sanktionerades med förlust av talan.

ND 1945 s. 213. Oslo Byrett.

Rättsfallet behandlade en last med pappersbalar där brist uppdagades vid lossning. Lossningen skedde den 15 mars och rätten ansåg att reklamation skett den 30 mars samma år. Enligt Sjölovens 121 § skulle reklamationen ske utan oskäligt uppehåll och det förelåg inte någon anledning för mottagaren att behöva utsträcka den tidsfristen. Efter Haagreglernas införande skulle endast en för sent framställd reklamation komma att presumera att godset var utlämnat i avtalsenligt skick (art 3 mom 6 HaagL). Reklamation skulle enligt Haagreglerna ske skriftligen, samt vid synlig skada omedelbart vid mottagandet. Vid dold skada stadgade Haagreglerna en tidsfrist på tre dagar. En försummad reklamation var endast godtagbar då betydande förbehåll förelåg. Rätten ansåg inte att reklamation var korrekt framförd. Femton dagar ansågs här inte utgöra ett skäligt uppehåll och det förelåg inte heller ursäktande omständigheter. Rättsfallet hänvisar tillbaka till två andra rättsfall ND 1921 s. 126. samt ND 1945 s. 21. I dessa två rättsfall belyses kravet på oskäligt uppehåll.

¹³⁰Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006, s. 123-124.

Spörsmål uppkommer här om två veckor och en dag är lång tid då det inte gäller varor av sådan kvalitet som snabbt förstörs. Dessa två veckor och en dag ansågs inte utgöra oskäligt uppehåll. Svaret här torde, om än dunkelt, vara att tiden får bero på vilket slags gods som förflyttats. Inte heller hade mottagaren kunnat visa på att godset skadats under transportörens vård.

ND 1974 s. 261. Bergen Byrett.

Fartyg fraktade olja som antogs vara kontaminerad. Lastägaren reklamerade endast över viss del av lasten som han trodde orsakat felet. Nio månader efter lossning uppdagades en spricka i tanken. Rätten ansåg att sprickan i tanken hade upptäckts vid kontroll ifall tanken hade genomgått ett "välbehövligt" tryckprov. Reklamation skedde då man upptäckt att oljan var kontaminerad. Dock skedde ingen reklamation över själva fartyget (vid tidpunkten förelåg inte vetskap om att tanken var trasig). Rätten ansåg att reklamation över sprickan genom stoppande av lossningen inte hade krävts. Rätten ansåg vidare att felet inte hade kunnat uppdagas samt att rederiet borde ha gjort mer för att underhålla fartyget.

Trots att reklamation inte hade skett inom tidsfristen ansågs den giltig. Rättsfallet berör frågan om skälighet vad ankommer tidsfristen. En viss kollision föreligger mellan reklamation och att hålla fartyget sjödugligt. Gällande rätt vid tidpunkten var enligt Haagreglerna (art 3 mom 6) att reklamation skulle ske omedelbart vid mottagandet vid synlig skada och inom tre dagar vid dold skada. Vid försummad reklamation skulle talerätten förloras; dock har man i domstolarna beaktat den mildare sanktionen med presumtionsansvar.

8 Vad händer om man ej reklamerar i tid?

För det fall att reklamation inte sker i tid inom sjötransporträtt samt vägtransporträtt är påföljderna någon av följande; förlorad talerätt eller förlorad rätt till ersättning; presumtionsverkan (där godset presumeras överensstämma med det föreliggande avtalet och eller konossementet) eller en förskjutning av bevisbördans placering. Då bevisbördans placering förskjuts försämras parts ställning bevismässigt.

8.1 Vilka rättsverkningar ger en utebliven eller sen reklamation?

En försummad reklamation regleras och sanktioneras olika i olika lagar och så även rättsverkan som följer av en felaktig reklamation. I såväl lagtext, doktrin och praxis föreligger dock en viss osäkerhet över vad som blir den faktiska följden av försummad reklamation i transporträttsliga sammanhang.

Många frågor uppkommer då man behandlar det föreliggande området. Hur långt kan man avtalsreglera samt vad är det som till syvende och sist sätter stopp för avtalsreglering? Föreligger någon tvingande reglering; oskälighet, praxis, sedvänja? Två affärspartners torde i stor utsträckning kunna reglera sina mellanhavanden genom avtalet.

Föreligger en allmän rättsgrundsats beträffande rättsverkan av en försummad reklamation? För att kunna svara på frågan bör man utreda vilka bakomliggande syften som föreligger beträffande införandet av reklamationsskyldighet och vilka sanktioner som bäst bevarar de intressen som behövs för att tillvarata de bakomliggande syftena.

Rättsverkan av en underlåten reklamation kan indelas i åtminstone två grupper. Den första är såsom rättsverkan av en försummad reklamation inom köprätten; m.a.o. försummelse av reklamation leder till förlust att åberopa avtalsbrott. Denna rättsverkan kan beskrivas som en *reell reklamation* då anspråken avskärs helt.¹³¹ Den andra gruppen är när en försummelse av reklamation leder till att den bevisrättsliga ställningen försämras; en förskjutning av bevisbördan.¹³² Även rätten att göra vissa specifika påföljder gällande såsom hävning eller omleverans kan gå förlorad.¹³³

8.1.1 Går talerätten förlorad?

Vad som sker då en reklamation framställs felaktigt sanktioneras olika i olika lagar. Köprättsligt anses såsom ovan nämnts en för sent framställd reklamation ge upphov till förlust av talan. I CMR (vid synbara skador samt dröjsmål) samt i VTL stadgas att talerätten går förlorad vid en försummad reklamation. I vissa konventioner på sjörättens sida har man sanktionerat en utebliven reklamation med omvänd bevisbörda. Det var i samband med Haagreglerna som presumtionsansvaret infördes i sjölagen. År 1973 infördes Haagreglernas presumtion om att godset var utlämnat i avtalsenligt skick - något som i praxis gällt sedan tidigare. Dessförinnan hade sanktionen för försummad reklamation bestått i förlust av talerätt. Från början bortföll skadeståndskravet. Således är påföljden olika i olika system och lagar.

I vissa fall då reklamationsfristen försummats men fraktföraren har initierat förhandlingar med lastägaren har domstolarna ansett att det inte föreligger en talerättsförlust. Det är med andra ord möjligt att åberopa en försutten reklamation men det är inte möjligt att stödja

¹³¹Prop. 1974:33 s. 11 art 41.

¹³²Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 137.

¹³³Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996, s. 156.

sin talan på att reklamationen försumrats. Det har ifrågasatts om regeln är bra rent praktiskt. Inom köprätten har det ansetts föreligga en rätt för den reklamerande parten att (trots försutten reklamation samt förlust av talerätt) ändå kunna hävda sina anspråk då motparten påbörjat förhandlingar utan att påkalla den förlorade talerätten. Med andra ord kan reklamerande part här hävda reklamation med framgång. Detta är möjligt p.g.a. att part som hävdar ogiltig reklamation torde vara i en ställning där han behöver klargöra för motparten att dennes reklamation är försummad istället för att ge sig in i diskussioner angående exempelvis varans kvalitet eller andra relaterade förhandlingar. Det skall dock tilläggas att domstolarna varit sparsamma med att tillämpa undantaget från köprätten vilket även har framgått av praxis.¹³⁴ Domstolarna har även varit sparsamma med att tillämpa undantaget vid transporträttsliga mål och skälet till domstolarnas försiktighet är, enligt Schelin, en föreliggande risk för en ökning av antalet tvister samt risken att reklamationsregeln urholkas.¹³⁵ Ett annat argument är det faktum att vid försutten tidsfrist kan talerätten gå förlorad. Vid analys av lagtexten verkar de fall då tidsfristerna är ”kortare” utmynna i att en för sent framställd reklamation presumeras att godset är avtalsenlig medan en talerättsförlust kräver en ”längre” tidsfrist även om den längre tidsfristen endast utgörs av ett par dagar.

8.1.1.1 Praxis: talerätt i transporträtt

ND (Rådhusrätten i Göteborg) 1969 s. 291.

Kaffe fraktades mellan Göteborg och Oslo under tre konossement innehållande 100 säckar vardera och med anmärkning om att fem säckar var trasiga. Vid lossning förelåg ett manko på fem säckar. Rederiet hävdade att man fullgjort sin skyldighet i enlighet med dåvarande sjölagens 162 § då konossementet överensstämde med lasten. Härmed skulle en eventuell grund för rederiets konossementansvar bortfalla. Rederiet hävdade i andra hand att reklamation inte hade skett i tid enligt 121 § i dåvarande sjölagen samt att talerätten härigenom

¹³⁴Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 24.

¹³⁵Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 24.

bortföll. Den dåvarande sjölagens 121 § stadgade en omedelbar reklamation. Ingen skriftlig reklamation framfördes omedelbart efter lossning, dock skall en muntlig anmärkning ha framförts. Motparten hävdade att reklamation inte längre kunde ha giltighet då den var för sent framställd. Rätten ansåg att det varken var styrkt eller bevisat att skriftlig reklamation skett omedelbart hos rederiet. Rätten ansåg vidare att då parterna fört korrespondens i saken under lång tid utan att rederiet en enda gång gjort gällande att talerätten angående bristen gått förlorat så kunde heller inte invändning om att reklamation förlorat sin verkan ges vikt.

Reklamationen ansågs härmed giltig eftersom parterna fört korrespondens i saken under en längre tid utan att förlusten av talerätten nämnts av rederiet. Det föreligger m.a.o. en fara i att börja diskutera saken då invändning om försummad reklamation kan förlora sin verkan.

NJA 1971 s. 84.

Rättsfallet behandlar som delfråga huruvida reklamation skett korrekt eller inte då gods transporterats sjövägen och påstådd brist uppstått. Motpart hävdade att reklamation inte skett tidsenligt och att enligt dåvarande sjölagens 121 § så skulle försummelse från reklamerande part leda till att denne förlorade sin rätt att tala om ersättningskravet. I andra instans ansågs det inte vara styrkt att reklamation skett tidsenligt.

Enär parterna under lång tid hade fört korrespondens med varandra samt frågan om en korrekt framställd reklamation med påföljden försutten talerätt inte en enda gång varit på tal ansågs reklamationen vara giltigt framställd.

8.1.2 Bevisbörderegeln i transporträtt

Bevisbördan för fel eller brist i omhändertaget gods ligger på parten som har godset i sin besittning och som enligt exempelvis avtal skall vårda godset. Vid transport har transportören eller handhavaren av godset ett visst ansvar för att godset hålls intakt. Transportören skall medan han har hand om godset vårda detsamma. Detta innebär att

transportören ser till att godset inte förstörs, försämras eller går förlorat.¹³⁶ Transportörens *vårdplikt* stadgas i 13 kap 12 § SjöL, 27 § VTL samt art 17 CMR. Vid fel på godset presumeras detta ha uppkommit när godset var i transportörens besittning. Reklamation skall ske inom en viss tidsgräns. I fall då tidsfristen försummas övergår ofta bevisbördan eller så inträder en presumtion som ger antydningar om att godset utlämnats i ett skick som överstämmer med avtalet. Märk väl att presumtionen endast är en presumtion och följaktligen kan motbevisas.

Denna presumtionsregel med förflyttning av bevisbördan återfinns inom sjötransporträtten. En försummad eller för sent framställd reklamation avskär inte talerätten. En förflyttning i bevisbördan sker dock.

8.1.2.1 Praxis: bevisbördregeln i transporträtt

ND 1950 s. 24. Sjø- og Handelsretten i København.

En last med fisk skadades p.g.a. att den varit felaktigt förpackad. Reklamation skedde fem veckor efter lossning och ansågs vara framställd för sent. En anställd på mottagarsidan hade gjort en anmärkning om att lasten inte var av tillfredställande slag men anmärkningen godtogs inte som reklamation. Mottagaren ansågs inte ha uppfyllt sin ”bevisbörda” att reklamera inom tidsfristen. Inte heller hade mottagaren kunnat visa att skadan skett till följd av oaktsamhet eller uppsåt. Mottagaren skulle ha reklamerat tidigare. För att mottagaren skulle få igenom sina krav förelåg bevisbörda för att reklamation skett inom tidsfristen eller att godset skadats på grund av fel eller försummelse från rederiets sida och att skadan skett när godset varit i rederiets besittning eller då rederiet stått risken för detsamma.

Då rätten ansåg att reklamation var för sent framställd ankom det på mottagaren att visa att det muntliga tidigare framställda meddelandet kunde ses som reklamation. Detta kunde mottagaren inte visa på och således ansågs inte reklamationen ha skett på rätt sätt och i rätt tid.

¹³⁶Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 84.

8.1.3 Passivitet som godkännande inom transporträtt

Ifall part förhåller sig passiv och inte reklamerar kan hans passivitet få betydelse. Part kan förlora möjligheten att rikta krav med grund i en felaktig vara.

8.1.3.1 Praxis: passivitet i transporträtt

ND 1956 s. 550. Voldgiftsdom.

Rättsfallet berörde en lossningssituation där brist på cirka 130 ton bensin uppdagades och mottagaren riktade ersättningskrav gentemot rederiet. Reklamationen framställdes dock inte direkt utan först efter cirka tio månader. Mottagaren betalade fraktkostnader i enlighet med konossementet. Det faktum att reklamation inte framställdes utan oskäligt uppehåll utan efter tio månader samt att betalning skett i enlighet med konossementet gjorde att mottagaren inte kunde hålla rederiet ansvarigt för de ersättningskrav man riktade mot rederiet. Påståendet att reklamation skett korrekt vann således inte bifall.

Rättsfallet rör konkludent handlande som indikerade accept eller acceptering av handlingen genom att mottagaren erlade betalning för fraktkostnaderna samt att lång tid förflutit mellan mottagandet och reklamationen. Rättsfallet är reglerat i enlighet med dåvarande 1891 års sjölag (121 § sjöloven) där en försummad reklamation sanktionerades med förlorad talerätt. I enlighet med Haagreglerna skulle ett presumtionsansvar infalla för det fall part inte reklamerat inom tidsfristen. Detta presumtionsansvar fick genomslag först vid 1973 års ändring (Haag-Visbyreglerna) dock kom det att tillämpas tidigare av domstolarna. Presumtionsansvaret i Haagreglerna (art 3 mom 6) fick således genomslag i Haag-Visbyreglerna genom att man kom att tillämpa vanlig culpabedömning. Frågan är dock ifall passivitet slog ut kravet på presumtion istället för ändrad bevisbörda.

8.2 Preskription

”Inom transporträtten är preskriptionsbestämmelserna att karakterisera som en närmast ogenomtränglig djungel av giftig murgröna”,¹³⁷ skriver Lindskog i inledningen till preskriptionsbestämmelserna inom transporträtten. Det Lindskog vill säga är att preskriptionsbestämmelserna (liksom reklamationsbestämmelserna) även de har påverkats och influerats av såväl äldre rätt som internationell lag och konvention, vilket inte alltid underlättar deras tolkning.

En viss tid efter prestationen eller avtalet går det inte längre att kvarhålla, rikta eller åberopa eventuella anspråk och/eller föra en eventuell talan baserad på reklamation. Efter en viss tid är talan preskriberad och då avskärs rätten att åberopa anspråk angående själva prestationen. ”Preskription utgör den sista tidpunkten för när ett anspråk till följd av ett avtalsbrott kan falla bort till följd av passivitet”.¹³⁸ Man skulle alltså kunna säga att när tiden för preskription inträder kan part inte längre stödja eventuella anspråk på ett föreliggande avtalsbrott. Preskriptionen kan dock avbrytas. Genom reklamation uppstår preskriptionsavbrott och således startar preskriptionsfristen om igen från början i och med reklamationen.¹³⁹

Det är generellt korta preskriptionstider inom transporträtten vilket gör att ärenden rörande preskription måste handläggas skyndsamt. Preskriptions- och reklamationsreglerna inom transporträtten är av sträng karaktär. Preskription inträder enligt VTL efter ett år (41 § VTL). Jämför denna korta preskriptionsfrist med exempelvis köplagen där fristen är på två år (32 § 2 men KöpL) eller den ”generella” preskriptionsfristen på tio år. Preskriptionsregeln i VTL är vad man kallar absolut, vilket innebär att när fordran väl

¹³⁷Lindskog, *Preskription*, 1990, s. 136.

¹³⁸Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 94.

¹³⁹Hultmark, *Reklamation vid kontraktbrott*, 1996, s. 183.

preskriberats enligt VTL kan den inte göras gällande ens genom genkärsmål eller genom kvittning.¹⁴⁰ Vägtransportlagens preskriptionsbestämmelser bygger på preskriptionsordningen i CMR (art 32 CMR).¹⁴¹ Skälet till preskriptionstiden på ett år är möjligheten att avveckla anspråk och att utreda eventuella oklarheter inom en kort tid.¹⁴² I sjölagen stadgas en preskriptionsfrist på ett år. Denna frist kan inte förkortas genom avtal och stadgar ett tvingande ansvar för transportören.¹⁴³ Schelin hävdar att de korta reklamationsfristerna inom transporträtten skall ha tillkommit av skäl som att man vill rensa ut ovidkommande mål. Vidare leder korta transportfrister till att processerna skärs ner och underlättas. Dessa korta reklamationsfrister skall även kompletteras med korta preskriptionsfrister. Trots argument mot de korta tidsfristerna som uppställs inom transporträtten, rörande såväl reklamation som preskription, så anses fristerna (kunna) verka för rättssäkerhet samt vara lämpliga.

¹⁴⁰Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 11.

¹⁴¹Lindskog, *Preskription*, 1990, s. 138.

¹⁴²Lindskog, *Preskription*, 1990, s. 138.

¹⁴³Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 111.

9 Analys

I alla avtal som ingås eftersträvas balans. Det torde vara önskvärt att det föreligger balans mellan parterna samt i deras utbyte av prestationer. Jag hävdar ingalunda att part inte kan göra en bra respektive dålig affär men det är ändå av vikt att det föreligger viss balans. Det är i de fall då obalans uppstår, mellan avtalsparterna eller i avtal, som regelverk går in för att återupprätta balansen. Inte bara de berörda avtalsparterna i det föreliggande fallet eller avtalet drar nytta av att det föreligger balans, utan det gör även andra aktörer. Det är av fördel rent prestationsmässigt och rättsekonomiskt. Genom avtal knyts parterna samman och genom avtal regleras deras förhållanden. Föreligger balans blir avtal säkrare, förloppet blir mer stabilt och fler parter kan tjäna på det enskilda prestationsutbytet. Detta gör således att flera parter än de direkt berörda drar nytta av att det föreligger balans i ett enskilt avtalsförhållande. Den avtalsrättsliga balansen bör återspeglas i såväl reklamationsfrågan som i de andra olika komponenterna kring avtalet och parterna.

Den part som innehar godset under transport är tillika den part som har godset i sin omedelbara besittning och även den som ansvarar för godset och dess vård. Denne innehar vad som benämns vårdplikt. Skulle godset förstöras eller skadas eller skulle brist uppstå när det befinner sig i handhavarens besittning presumeras denne vara ansvarig för skadan. Vad som (i vissa fall) sker vid en för sent framställd reklamation är att presumptionen ändras eller förskjuts från att handhavaren har bevisbördan för att godset inte har förstörts i hans besittning till att den reklamerande parten får visa på att godset skadats under handhavarens ansvar och att godsets skick inte är vad som avtalats. Anledningen till att ansvaret ligger på handhavaren i första hand är för att denne utan tvekan har bäst

möjligheter att samla bevis angående skadan. Detta är förståeligt då godset är i hans besittning. Detta är dock endast en presumtion. Föreligger bevis för skadan eller felet så kan presumptionen motbevisas och reklamation kommer här inte längre att fylla sitt syfte.

Flertalet författare anser att reklamationsreglerna inom transporträtten får en försvinnande liten betydelse. Bärlund anser att det är av kontraktsrättsliga frågor.¹⁴⁴ Med andra ord att reklamationsfrågorna skall lösas i avtal. Reklamation är inte endast en fråga av avtalsrättslig karaktär även om frågan säkerligen i de allra flesta fall regleras genom avtal. Det torde föreligga utrymme för reklamationsfrågor såväl på en lagstiftande nivå samt vid tolkningen av lagtext. Flertalet författare skulle säkerligen instämma i att reklamationsreglerna torde vara i behov av att ges större vikt.

Således är reklamationsreglerna av betydelse. Även domstolspraxis har som inom många andra rättsområden fått en avgörande roll. Det är dock vanskligt att följa domstolspraxis och utläsa en röd tråd då en viss osäkerhet tycks skönjas i de olika transporträttsliga rättsfall, upptagna i uppsatsen, som berör reklamation. Reklamationsinstitutet inom transporträtten har ändrats samt modifierats flertalet gånger i samband med att lagstiftningen reviderats och genomgått förändringar. Vad flertalet författare har i åtanke då reklamationsreglerna och deras tillämplighet diskuteras torde vara synen på reklamation inom domstolarna jämfört med vad som står skrivet i olika regelverk. I många fall efterlevs inte kraven på reklamation. Detta berör såväl krav på en korrekt framställd reklamation som reklamation framställd inom viss tidsfrist. Kraven efterlevs inte av domstolarna i vissa fall och i andra fall efterlevs de inte av den reklamerande parten.

¹⁴⁴Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002, s. 151.

Talande för reklamation och dess tidsfrister är den korta tid som part har på sig att reklamera. Inom såväl sjö rätt som vägtransporträtt saknas anstånd med reklamation helt vid synlig minskning, brist eller skada. Konsekvenserna av en icke korrekt framställd reklamation är dock olika i vägtransporträtt och sjötransporträtt. Dessa korta reklamationsfrister vid synlig skada är heller inte bundna till en viss kalendertid med fastslagna tidsgränser. Men omedelbarhetsrekvisitet eller ”vid mottagande” av godset ger ändå anvisning om den korta tid part har på sig att agera. Kanske är det inte fristerna som är för korta utan metoden att avgöra dess faktiska längd som blir så svårbegriplig med det redan vaga omedelbarhetsrekvisitet som en ytterligare försvårande faktor. För vad är egentligen omedelbart? Jag kan inte annat än anta att detta måste bli en skönmässig fråga för den enskilde individen. Vid osynlig skada/dold skada föreligger ett anstånd på sju dagar inom vägtransport, respektive tre dagar inom sjötransport, vilka även de är korta frister. De korta reklamationsfristerna inom transporträtten (i a. f. inom sjötransporträtten) motiveras av bl.a. Grönfors, som menar att en försummad reklamation faktiskt inte leder till någon verklig rättsförlust. Är det verkligen på detta vis?

En återkommande fråga är således vad som händer då lagtext samt konventionstext stadgar vissa krav men då domstolarna inte efterlever dessa krav. Bristerna i reklamation kan bero på skäl som att de inte fått en generell tillämplighet fixerad i lag, vilket försvårar deras syfte - att framtvinga ett agerande hos parten eller parterna.¹⁴⁵

Lagstiftaren eftersträvar klara, enkla samt praktiska regler. Vid klara och koncisa regler vet part vad han har att åtfölja samt vilka rättigheter han åtnjuter. Skulle avtalsförhållandet av någon anledning inte fungera föreligger ett behov av lämpliga, användbara

¹⁴⁵ Lindskog, *Preskription*, 1990, s. 635.

rättsregler för att kräva de rättigheter part åtnjuter. Det är även av vikt att motparten vet vilka krav som kommer att riktas mot honom. Detta är viktigt då klarhet inom juridiken inte endast verkar för rättssäkerhet utan även för kostnadseffektivitet. Vid enkla, klara regler kan rättsprocesserna förenklas samt eventuellt tidbesparas, vilket i längden torde leda till att rättsprocesserna minskar. Det är här inte av godo med uttryck som ”skälig tid”. Även om det inte är möjligt att i lag reglera varenda situation som skulle kunna uppstå genom att konkret sätta upp striktare tidsgränser så är vaga uttryck, godtyckligt reglerade från domstolarnas sida, av liten hjälp.

Detta problem torde även vara en fråga för domstolarna. Torde det vara enklare att döma i fall där möjligheten att utgå från mer konkreta regler föreligger? Skall alla reklimationsfall inom transporträtten bygga på ett godtyckligt eller skälighetsgrundande resonemang riskerar domstolarnas avgöranden att bli en form av lotteri. Kan det vara så att den konventionsbundna formen av lagstiftning har gett oss ytterligare problem eftersom vi numera inte vet var gränsen skall gå? Vad blir reglernas nytta då?

I motiveringen till CMR-lagen anförs att såväl tvisten som dess bevisning ska säkras på ett tidigt stadium med korta tidsfrister vilket är fördelaktigt för både parterna och samhället.¹⁴⁶ CMR har ett fastare regelverk vad ankommer reklamation samt tillämpas striktare än vad reklimationsreglerna inom sjötransporträtten gör. Syftet med de korta reklimationsfristerna inom transporträtten, framförallt inom vägtransporträtten, har varit att hålla nere kostnaderna och den tid som processen upptar. Detta syfte är av godo men riskerar att misslyckas då det motsägs och motarbetas genom en så pass diffus och vag hantering av domstolarna. Varför har domstolspraxis kommit att utvecklas på detta sätt?

¹⁴⁶Schelin, *Lastskadekravet*, 2001, s. 12.

En korrekt framförd reklamation torde ge bästa försvar gentemot avvikelser i prestation. Men hur framförs då en korrekt reklamation? En korrekt samt tidig undersökning torde underlätta fastställandet av fel och bevisning samt hålla nere tidsfristen för reklamation. En snabb undersökning krävs i många fall inom transporträtten då tidsfristen att reklamera inom oftast är kort. Kan det föreligga nackdelar med en så pass snabb, skyndsamt genomförd undersökning? En eventuell nackdel skulle kunna vara att undersökningen sker under sådan tidspress att den blir slarvigt genomförd. Kravet på en skyndsamt genomförd reklamation åligger dock kommersiella transportörer och näringsidkare vilket torde indikera på att undersökningen kan vidtagas med noggrannhet. Skulle en grundligare undersökning vara att föredra eller behövas? I det enskilda fallet har part i enlighet med vissa rättsfall haft möjlighet att varsko motparten med en neutral reklamation eller ett meddelande om att part inte anser prestationen vara i avtalsenligt skick och att man ämnar återkomma mer ingående med preciserade krav. Kan part verkligen det? Är det en åtgärd som har lagstöd? Hur precis krävs det att reklamationen är? Eventuellt är ett sådant varskoende inte möjligt enligt lag men det framstår emellertid som möjligt i domstolarna med beaktande av praxis.

Vi har även situationen då en undersökning omgående är svår att genomföra p.g.a. olika omständigheter. Låt säga att det är fullt i mottagningshamnen samt att godset mottages av hamnpersonal och inte av mottagaren själv. I och med att godset i vissa fall inte har samma tillgänglighet för undersökning har inte samma krav ställts på reklamationen. Detta kan man återse i förarbeten, praxis samt doktrin genom att mottagaren erhållit visst rådrum beträffande reklimationsfristen. I detta fall föreligger skäl för att ge den reklamerande parten ett visst rådrum tidsmässigt.

Sjölagen samt vägtransportlagen är identiska vad gäller vid synlig skada, då reklamation skall ske omedelbart eller vid mottagande. Det föreligger dock skillnader vid icke synlig skada. I sjölagen skall icke synlig skada reklameras inom tre dagar medan reklamation för icke synlig skada skall ske inom sju dagar vid vägtransport. Har en kortare tidsfrist avtalats vid reklamation inom sjörätt då endast en försummad reklamation ger en sämre bevisställning och en längre tidsfrist på sju dagar då en försummad reklamation helt avskär talerätten. Detta torde vara för att vi är förbundna att följa konventionstexterna och i de konventioner ett presumtionsansvar föreligger regleras sjörätten medan vägtransportlagen regleras genom CMR.

Vad beträffar transporträtten och dess utveckling så stadgas i Hamburgreglerna att hänsyn skall tas till individuella hinder vid reklamation. I enlighet med CISG har man tagit hänsyn till praktiska möjligheter vilka till stor del har kommit att påverka vår nuvarande syn på hur man skall bedöma reklamation och dess tidsfrister. CISG är dispositiv och således är säkerligen många frågor lösta i avtal. Hamburgreglerna är heller inte antagna som svensk rätt även om de fått viss inverkan på delar av den sjörättsliga sidan.

Av intresse är att man från lagstiftarens sida vid revidering av vägtransporträtten till viss del beaktat, samt till viss del eftersträvat, köprätten och dess syn på reklamationsreglerna. Köprättens syn, med den strängare varianten av reklamationsregler, har fått stå som förebild då man förnyat lagarna på vägtransporträttens sida. Den praktiska möjligheten att undersöka godset samt att reklamera kommer från köprättens internationella sida. Med andra ord är det CISG som influerat köplagen och den strängare varianten av reklamation, i vissa fall benämnt som reell reklamation. I köprätten avskärs möjligheterna till påföljd på ett mer abrupt sätt. Sker inte reklamation korrekt inom tidsfristen så förlorar part sin rätt till att

göra gällande eventuella påföljder samt rätten till ersättning. Part förlorar alltså helt talerätten. Trots att man hämtat inspiration från och haft den strängare formen av reklamation som förebild så verkar det till syvende och sist som att valet i domstolarna (i många fall) ändå faller på den svagare varianten av reklamation. Det vill säga på presumtionsverkan.

Den presumtion som har uppkommit och som styr reklamationsreglerna inom sjörätten kommer ifrån Haagreglerna samt Haag-Visbyreglerna från år 1924 med 1973 års ändring. Denna presumtion träder in vid försummad reklamation då godset förmodas vara avlämnat tidsenligt eller i fullgott skick. Presumtionsverkan av en försummad reklamation återfinns således i konventionstext. Hur presumtionsansvaret har kunnat växa sig så pass starkt är vanskligt att svara på. Skulle det kunna vara så att ett slags skälighetsbedömning ligger till grund? Har man ansett att de korta tidsfristerna för reklamation har den inverkan att reklamationsfristen blir för svår att åberopa och därför beslutat att tänja på gränsen för att inte göra lagtextens krav oskäligen? Har man därmed försökt balansera upp lagstiftningen?

Kan det vara detta som orsakar problem då den internationella konventionstexten för sjörätt ger presumtionsverkan medan den internationella konventionstexten för vägtransporträtt ger förlorad talerätt?

Vid försummelse av reklamation kan bevisbördan förskjutas. Bevisbördans placering, eller bevisbördans omplacering som sker i vissa fall av försutten reklamation, är i min mening ett sätt att ”straffa” part som inte reklamerat i tid. Denna påföljd har dock en tendens att tappa sitt syfte eller sin verkan då bevisfrågan om när, var och hur godset gick sönder i många fall torde vara av en något enklare natur. I de fall bevisbördan förskjutits och en presumtion om

att godset är avlämnat i avtalsenligt skick föreligger tappar inte part så mycket i bevisställning. Godset har varit i transportörens vård under en viss tid och även vårdats av transportören så det torde gå att visa på att godset även gått sönder under den tiden. Frågan är ifall part verkligen ställs i en mycket sämre sits då bevisbördan går över eller om regelns preventiva verkan inte spelar så stor roll. Det torde vara mer preventivt med en regel som avskär talerätten helt (förutsatt att denna regel efterlevs). Möjligtvis har presumtionen och bevisbördans placering en viss preventiv inverkan. Syftet bakom regeln är att part skall agera på rätt sätt, av rätt anledning och så tidsekonomiskt som möjligt.

Reklamationsreglerna är, icke att förglömma, handlingsdirigerande regler. Lagstiftaren har valt att "straffa" ett icke - agerande, passivitet. Passivitet i detta fall är då part på något sätt försenar eller försinkar bud om att han anser att varan inte överensstämmer med kontraktsrättsligt skick och sedermera låter bli att framföra sin åsikt, men då part fortfarande anser sig ha rätt till en viss standard. Det förekommer även fall då berörd part tjänar på att processen förkortas med en snabb reklamation. Alla parter torde till sist tjäna på korta processer; såväl de indirekt som de direkt berörda.

Många olika marknader individualiserar reklamation i det föreliggande fallet och detta bör lyftas fram. Det sägs bl.a. att hänsyn skall tas till vad som fraktas, inom vilken bransch samt mellan vilka parter. En last med färskvaror förstörs på ett helt annat sätt jämfört med en last av mer tåligt material. Detta resonemang ter sig såväl rimligt som begripligt.

Det hävdas även att ursäktande omständigheter som har fördröjt reklamation skall tas i beaktande. Har mottagaren av godset inte haft en rimlig möjlighet att ens undersöka detsamma anses denne inte heller behöva reklamera inom en då oskäligt kort tidsfrist. Med

andra ord så förekommer och föreligger ett (o)skälighetsresonemang även bakom dessa delar av reklameringsreglerna.

Flertalet av de skälighetsdelar som ligger bakom resonemang i domstolarna eller i förarbeten bygger på att part faktiskt försökt agera på ett sätt som inte borde straffa honom. Noteringar i tallysedlar, noteringar vid avlastning, liksom muntligt framförda snabba meddelanden, som dock inte innefattat de krav som ställs på en korrekt framförd reklamation (men där det framgått att mottagande part inte varit nöjd med prestationen) har tagits i beaktande. Det viktigaste innehållet i en reklamation är att parts missnöje med prestationen framgår. Alla försök att underlätta såväl för sig själv som för den kontraktsbrytande motparten genom reklamation eller annat agerande premieras av de olika instanserna. Så bör det även vara då aktiv handling i detta skeende torde vara det optimala agerandet. En muntligt framförd ospecificerad reklamation kräver dock ett visst efterarbete. Sex månader torde inte kunna tillåtas passera för att framställa en skriftlig reklamation rörande ett parti otjänliga bananer. Men i de fall då part gjort vad som ankommer honom, såväl för honom själv som för hans motpart, så har även en viss lättnad från domstolens sida förelagat. Detta förefaller som ett såväl modernt som skäligt synsätt.

Fråga uppkommer om igen angående lag samt praxis och hur sanktionen vid försutten reklamation egentligen efterlevs? Har det alltid funnits en del av detta skälighetsresonemang kring reklamation, vilket i sin tur gjort regelverken otydliga och vaga? Eller det kanske är de otydliga och vaga regelverken som gett upphov till skälighetsresonemanget? En svårighet, vilken jag tidigare påpekat, som kan tänkas uppstå då internationell rätt får sitt inflytande över inhemsk lag är en krock mellan regelverken. I praktiken uppkommer kanske inte en krock mellan regelverken utan en krock vid tillämpligheten av dessa regelverk. Måhända är det

tillämpligheten av internationell rätt kontra inhemsk rätt som problematiserar reklamation inom transporträtten. Det mest fördelaktiga torde vara ifall det förelåg en rak linje för vad som gäller enligt lag. Även om förståelse till viss del måste föreligga för avvikande omständigheter i det enskilda fallet. De juridiska regelverken kan inte vara otympliga, oanvändbara instrument utan otvivelaktigt bör där föreligga en viss flexibilitet. Dock torde alla parter, även domstolarna, tjäna på en klarare linje för vad anbelangar reklamation (inom transporträtten) om detta institut i framtiden inte ska riskera komma att framstå som en transporträttslig chimär.

Bilaga A

Definitioner:

Avlastare:	den part som avlämnar gods för transport.
Avsändare:	den part som ingår avtal med transportör om transport till sjöss.
Befraktare	den part som avtalar med redaren eller transportören om transport av gods. ”Befraktaren” kan ur ett köprättsligt perspektiv vara antingen köpare eller säljare. ¹⁴⁷
Fraktförare	är en term som används i vägtransportlagen så är även ”avsändare” samt ”avlastare”.
Mottagare	den part som godset skall avlämnas till efter fullgjord transport. ¹⁴⁸
Transportdokument:	konossement eller brev eller annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet.
Transportör:	den part som ingår avtal med avsändare om transport av styckegods till sjöss.
Undertransportör:	den part som till följd av uppdrag av transportören utför transporten eller del av den.

¹⁴⁷Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 39-40.

¹⁴⁸Gorton, *Transporträtt*, 2003, s. 38.

Käll- och litteraturförteckning

9.1.1 Lagtext

1891-års sjölag.

Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område [Avtalslagen, AvtL].

Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg [CMR-lagen].

Lagen (1974:610) om inrikes vägtransport [Vägtransportlagen, VTL].

Räntelag (1975:635) [Räntelagen].

Lag (1987:822) om internationella köp [CISG].

Köplagen (1990:931) [KöpL].

Sjölagen (1994:1009) [SjöL].

9.1.2 Konventioner

Convention on contracts of the international Sale of Goods, 1980 [CISG].

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route [CMR].

Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg [CMR-lagen].

1924-års internationella konossement konvention [Haagreglerna].

1924-års internationella konossement konvention i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll [Haag-Visbyreglerna].

Un convention the carriage of goods by the sea 1978 [Hamburgreglerna].

9.2 Offentligt tryck

9.2.1 Statens offentliga utredningar

SOU 1966:36, Vägfraktavtalet I. (Internationell befordran med förslag till lag om internationell godsbefordran på väg).

SOU 1972:24, Vägfraktavtalet II. (Förslag till lag om vägfraktavtal).

SOU 1990:13 Översyn av sjölagen II. (Godsbefordran till sjöss).

NJA II 1936 s. 412.

9.2.2 Propositioner

Prop. 1974:33 med förslag till lag om inrikes vägtransport.

Prop. 1993/94:195 om ny sjölag.

9.3 Doktrin

9.3.1 Litteratur

Adlercreutz, Axel, *Avtalsrätt I*, 12 uppl, Lund, 2002 [cit. Adlercreutz, *Avtalsrätt I*, 2002]

Bull, Hans Jacob, *Innföring i veifrakttrett*, Engers Boktrykkeri A/S, Otta, 1996 [cit. Bull, *Innföring i veifrakttrett*, 1996]

Bärlund, Johan, *Reklamation i konsumentaval*, Kauppakaari Juristförbundets förlag, Helsingfors, 2002 [cit. Bärlund, *Reklamation i konsumentavtal*, 2002]

Bengtsson, Bertil, *Särskilda avtalstyper I: gåva, hyra av lös sak, lån, förvaring, entreprenadavtal, avtal om arbete på lös sak, sysslomannaavtal och andra uppdrag*, 2 uppl. Norstedt, Stockholm, 1976 [cit. Bengtsson, *Särskilda avtalstyper I*, 1976]

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob, Brautaset, Lasse, *Introduction to maritime law, The Scandinavian perspective*, Tano Aschehoug, Kolbotn, 1998, [cit. Falkanger, Bull, Brautaset, *Introduction to maritime law*, 1998]

Gorton, Lars, *Shipping and contracting*, Juridiska föreningen, Lund, 1983 [cit. Gorton, *Shipping and contracting*, 1983]

Gorton, Lars, *Transporträtt - en översikt*, reviderade uppl. 2, Norstedts Juridik AB, Stockholm, 2003, [cit. Gorton, *Transporträtt*, 2003]

- Grönfors, Kurt, *Allmän transporträtt*, P A Norstedt & Söners förlag, Stockholm, 1977 [cit. Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977]
- Grönfors, Kurt, *Inledning till transporträtten*, P A Norstedt & Söners förlag, Stockholm, 1984 [cit. Grönfors, *Inledning till transporträtten*, 1984]
- Grönfors, Kurt, under medverkan av Gorton, Lars, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, Norstedt, Stockholm, 1982 [cit. Gorton, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982]
- Grönfors, Kurt; *Fraktavtalet under etthundra år*, Akademi Förlaget, Göteborg, 1986 [cit. Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986]
- Grönfors, Kurt, *Tolkning av fraktavtal*, Esselte studium, Göteborg, 1989 [cit. Grönfors, *Tolkning av fraktavtalet*, 1989]
- Hellner, Jan, *Speciell Avtalsrätt II – Kontraktsrätt*, 1 häftet, 3 uppl. Juristförlaget, Stockholm 2005 [cit. Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 1 häfte, 2005]
- Hellner, Jan, *Speciell Avtalsrätt II – Kontraktsrätt*, 2 häftet, 3 uppl. Juristförlaget, Stockholm 1996 [cit. Hellner, *Speciell Avtalsrätt II*, 2 häfte, 1996]
- Hultmark, Christina, *Reklamation vid kontraktsbrott*, Norstedts Juridik AB, Stockholm, uppl. 1, 1996 [cit. Hultmark, *Reklamation vid kontraktsbrott*, 1996]
- Håstad, Torgny, *Den nya köprätten*, 5 uppl. Iustus Förlag, Uppsala, 2003 [cit. Håstad, *Den nya köprätten*, 2003]
- Johansson, Svante O, *Stoppningsrätt under godstransport*, uppl. 1, Norstedts Juridik AB, Stockholm, 2001 [cit. Johansson, *Stoppningsrätt*, 2001]
- Johansson, Svante O, *Varuförsäkringsrätt*, Jure AB, Stockholm, 2004 [cit. Johansson, *Varuförsäkringsrätt*, 2004]
- Karlgren, Hjalmar, *Passivitet En köprättslig och allmänt avtalsrättslig studie*, P A Norstedt & Söners förlag, Stockholm, 1965 [cit. Karlgren, *Passivitet En köprättslig och allmänt avtalsrättslig studie*, 1965]
- Lehrberg, Bertil, *Avtalstolkning*, 4 u, Jure AB, Stockholm, 2006 [cit. Lehrberg, *Avtalstolkning*, 2006]
- Lindskog, Stefan, *Preskription om civilrättsliga förpliktelsers upphörande efter viss tid*, Stefan Lindskog/Norstedts förlag, Stockholm, 1990 [cit. Lindskog, *Preskription*, 1990]
- Munnuka, Jori, *Kontraktuell lojalitetsplikt*, Jure förlag AB, Stockholm, 2007 [cit. Munnuka, *Kontraktuell lojalitetsplikt*, 2007]

Ramberg, Christina, Ramberg, Jan, *Allmän avtalsrätt* 6 u, Stockholm, 2002 [cit. Ramberg, Ramberg, *Allmän avtalsrätt*, 2002]

Ramberg, Jan, Herre Johnny, *Allmän köprätt- det köprättsliga regelsystemet och marknadspraxis* 3u, Norstedts Juridik AB, Stockholm, 2005 [cit. Ramberg, Herre, *Allmän köprätt*, 2005]

Ramberg, Jan, *Köpvaval samt transportavtal och andra anslutande avtal*, Industrilitteratur, Stockholm, 1993 [cit. Ramberg, *Köpvaval samt transportavtal och andra anslutande avtal*, 1993]

Ramberg, Jan, *Internationella köplagen (CISG) en kommentar*, uppl. 2, Norstedts juridik, Stockholm, 2004. [cit. Ramberg, *Internationella köplagen - en kommentar*, 2004]

Ramberg, Jan, *Spedition och fraktavtal*, P A Norstedt & Söners förlag, 1982 [cit. Ramberg, *Spedition och fraktavtal*, 1982]

Schelin, Johan, *Last och ersättning - en studie av fraktförarens rätt att begränsa ersättningen för lastskador vid inrikes vägtransporter*, Jure, Stockholm, 2000 [cit. Schelin, *Last och ersättning*, 2000]

Schelin, Johan, *Lastskadekravet - en studie av reklamations- och preskriptionsreglerna i lagen om inrikes vägtransporter*, Jure, Stockholm, 2001.[cit. Schelin, *Lastskadekravet*, 2001]

Stöth, Göran, *Transport- och Logistikrätt - en grundläggande redogörelse*, uppl. 2, Industrilitteratur, Lidingö, 2006 [cit. Stöth, *Transport- och Logistikrätt*, 2006]

Rättsfallsförteckning

NJA

NJA 1971 s. 84.

NJA 1975 s. 284.

ND

ND 1906 s. 60.

ND 1915 s. 120.

ND 1920 s. 436.

ND 1920 s. 500.

ND 1921 s. 27.

ND 1945 s. 231.

ND 1950 s. 24.

ND 1956 s. 61.

ND 1956 s. 500.

ND (RR) 1969 s. 241.

ND 1974 s. 261.

ND 1983 s. 114.

ND 1998 s. 3.