



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Fredrik Olsson

Det sjörättsliga transportansvaret

Examensarbete
20 poäng

Handledare
Lars-Göran Malmberg

Ämnesområde
Transporträtt

Termin
VT 1998

Innehåll

INNEHÅLL	1
1. SAMMANFATTNING	4
2. FÖRKORTNINGAR	5
3. INLEDNING	6
4. TRANSPORTANSVARETS HISTORISKA UTVECKLING	7
4.1 Allmänt	7
4.2 Transportansvarets utformning fram till 1883	7
4.3 Transportansvarets utveckling efter Harter Act	8
5. SJÖLAGENS KAPITEL 13	12
5.1 Inledning	12
5.2 Definitioner av centrala begrepp	12
5.2.1 Allmänt	12
5.2.2 Transportör	12
5.2.3 Undertransportör	13
5.2.4 Avsändare	13
5.2.5 Avlastare	13
5.2.6 Transportdokument	14
5.2.7 Konventionen	14
5.2.8 Konventionsstat	15
5.2.9 Övriga definitioner	15
5.3 Tillämpningsområde för kapitel 13	15
5.3.1 Allmänt	15
5.3.2 Omfattningen av sjölagens tillämpningsområde	15
5.4 Grunden för transportörens ansvar	17
5.4.1 Allmänt	17
5.4.2 Ansvar för sakskada	17
5.4.3 Ansvar för dröjsmålsskada	18
5.4.4 Transportörens ansvar för däckslast	19
5.4.5 Ansvarssituationen vid deviation	19
5.5 Ansvarsperiod	20
5.5.1 Allmänt	20
5.5.2 Transportörens ansvarsperiod	21
5.6 Ansvarsundantag för transportören	22
5.6.1 Allmänt	22

5.6.2 Nautiskt fel	23
5.6.3 Brand	24
5.6.4 Transport av levande djur	25
5.7 Begränsning av transportörens ersättnings-skyldighet	26
5.7.1 Allmänt	26
5.7.2 Beräkning av skadelidandes förlust	26
5.7.3 Transportörens begränsningssummor	26
5.8 Reklamation och preskription	28
5.8.1 Allmänt	28
5.8.2 Reklamation av lastskada	29
5.8.3 Preskription av rätten att väcka talan i samband med lastskada.	29
5.9 Jurisdiktions- och skiljedoms klausuler i transportdokument	30
5.9.1 Allmänt	30
5.9.2 Jurisdiktions klausuler	30
5.9.3 Skiljedoms klausuler	31
6. RÄTTSLÄGE: INTERNATIONELLT	32
6.1 Inledning	32
6.2 Rättskällor	32
6.2.1 Storbritannien	32
6.2.2 USA	33
6.3 Definitioner av centrala begrepp	34
6.3.1 Allmänt	34
6.3.2 "Carrier"	34
6.3.3 "Contract of carriage"	34
6.3.4 "Goods"	34
6.3.5 "Ship"	35
6.3.6 "Carriage of goods"	35
6.4 Reglernas tillämpningsområde	36
6.4.1 Allmänt	36
6.4.2 Geografisk tillämplighet	36
6.5 Grunden för transportörens ansvars vid last-skador	37
6.5.1 Allmänt	37
6.5.2 Ansvar för fysisk lastskada	37
6.5.3 Ansvar vid deviation	39
6.5.4 Däckslast och transport av levande djur	40
6.6 Perioden för transportörens ansvar	40
6.7 Undantag från huvudregeln för transportörens ansvar	41
6.7.1 Allmänt	41
6.7.2 Harter Acts ansvarsundantag	41
6.7.3 Undantag enligt COGSA, US	43
6.7.4 COGSA, UK	45
6.8 Begränsning av transportörens ersättnings-skyldighet.	46
6.8.1 Allmänt	46
6.8.2 Begränsningssummor	46

6.9 Reklamation och preskription	48
6.9.1 Allmänt	48
6.9.2 Tidsfrister för reklamation och väckande av talan	48
7. TRANSPORTANSVARET I FRAMTIDEN	49
7.1 Inledning	49
7.2 CMI:s arbete	49
7.2.1 Allmänt	49
7.2.2 International Sub-committee	50
7.2.3 Antwerpen konferensen	54
8. SAMMANFATTNING/SLUTSATS	56
9. BILAGA	60
10. LITTERATURFÖRTECKNING	61
11. RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	62

1. Sammanfattning

Dagens reglering av transportansvaret har historiska rötter. Det har reglerats i common law och i olika former av transportdokument i nästan 700 år. Först genom liberalismens intåg på 1800-talet och de omfattande friskrivningar som tillämpades uppstod ett behov att reglera rättigheter och skyldigheter i lag. Den första som antogs var amerikanska Harter Act, 1883. Denna följdes under början av 1900-talet av den första konventionen på området, Haagreglerna, 1924. Utvecklingen fortsatte genom Haag-Visbyreglerna 1968 och Hamburgreglerna 1978.

Ett problem är att de tre konventionerna tillämpas parallellt av olika stater. Arbetet med att lösa detta bedrivs av UNCITRAL och CMI. Initialt var tanken att CMI skulle utarbeta ett förslag till en ny konventionstext, alternativt ett tilläggsprotokoll till Haag-Visbyreglerna. Under processens gång har man breddat det bearbetade området och ändrat målet med uppgiften.

I dag är syftet att göra en omfattande analys av transporträtten i förhållande till de förändringar som förekommit på transportmarknaden, tekniskt och systemmässigt. Frågor om elektronisk informationsöverföring och transportdokumentens ställning påverkar utformningen av den framtida regleringen av transportansvaret.

Man önskar skapa en ny reglering som uppfyller kraven från nya intressenter på världsmarknaden vad gäller riskfördelningen mellan redare och lastägare. Det gäller framför allt länder i tredje världen som anser att dagens regler är allt för förmånliga för redaren. Problemen har definierats av CMI och gäller allt från hur transportörens ansvar skall avgränsas och vilken period det skall gälla, till frågor om jurisdiktions- och skilje-doms klausuler i transportdokumenten.

Om, eller när, en ny reglering antas kommer den troligen att ligga mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna, men med vissa helt nya inslag för att passa den moderna sjöfarten. Som exempel kan nämnas ansvarsperioden, vilken kommer utvidgas i förhållande till båda konventionerna som en anpassning till nya transportsystem i vilka transportören får godset i sin varutäkt i ett tidigare skede än vad som varit vanligt fram tills idag.

Arbetet befinner sig fortfarande i sin inledning, varför en ny reglering lär vara relativt avlägsen. Det kommer att innebära problem att skapa en reglering som kan accepteras av alla de olika intressen som finns representerade i branschen och i olika länder. Risken med en ny konvention är att den skapar ytterligare splittring inom den internationella regleringen av transportansvaret då det uppstår ytterligare ett alternativ, vilket kan tillämpas parallellt med befintliga. Skall man skapa en ny text krävs det att den har stor uppslutning redan från början. I annat fall riskerar resultatet bli det motsatta mot vad man önskat.

2. Förkortningar

-BIMCO	The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen
-CMI	Comité Maritime International
-COGSA, UK	Carriage of Goods by Sea Act, UK 1924
-COGSA, US	Carriage of Goods by Sea Act, USA 1924 section 1300-1315
-Ds Ju	Departementsserien, Justitiedepartementet
-Haagreglerna	International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, 1924
-Haag-Visbyreglerna	Protocol to Amend International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, 1968
-Hamburgreglerna	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978
-HD	Sveriges Högsta Domstol
-ICS	International Chamber of Shipping
-IMO	International Maritime Organisation, London
-IS-C	International Sub-committee, arbetsgrupp inom CMI
-LI L Rep	Lloyd's List Law Report 1919-1950
-Lloyd's Rep	Lloyd's List Law Reports 1951-1967 Lloyd's Law Report 1968-
-ND	Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender
-NH	Norges Høyesterett
-NOU	Norges Offentliga Utredningar
-NYPE 93	New York Produce Exchange, certeparti
-P&I	Protection and Indemnity
-P&O Nedlloyd Bill	Konossement utarbetat av rederiet P&O
-Prop.	Regeringens proposition
-SDR	Special Drawing Rights
-SFS	Svensk Författningssamling
-Shellvoy 5	Resecerteparti, utarbetat av Shell
-Sjöl	SFS 1994:100 Nya Sjölagen
-SOU	Statens Offentliga Utredningar
-Svea Hovr	Svea Hovrätt
-UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law, Wien
-UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development, Genève
-USCA	United States Code Appendix

3. Inledning

Denna uppsats skall behandla olika aspekter av redarens ansvar för det gods som transporteras ombord på skeppet. Specifikt rör det sig om styckegodstransporter, vilka i första hand sker under konossement. I huvudsak gäller det fartyg som går i regelbunden linjetrafik och har varor från en stor mängd olika avsändare ombord. De moderna containertransporterna utgör ett bra exempel.

Den centrala personen är redaren, eller transportören som han benämns i dessa sammanhang. Det ansvar transportören har för skador på, samt förseningar av, lasten kallas transportansvaret. I Sverige regleras detta i sjölagens kapitel 13. På grund av det stora internationella inslaget i verksamheten finns en rad konventioner på området som anger förutsättningarna för transportansvaret. Problemet i dagsläget är att det inte finns någon enhetlig uppslutning, utan konventionerna tillämpas parallellt. Detta orsakar stora praktiska problem. Det pågår dock ett arbete för att öka enhetligheten.

Den huvudsakliga frågeställningen i uppsatsen är hur en eventuell enande internationell reglering på området bör vara utformad, samt inom vilka tidsramar en sådan kan bli verklighet.

För att kunna avgöra detta krävs en noggrann redogörelse för hur de befintliga regleringarna på området har vuxit fram, samt hur frågan regleras i centrala stater.

Jag avser således att inleda med en historisk redogörelse som tar sin utgångspunkt på medeltiden och avslutas 1978 med antagandet av Hamburgreglerna. Därefter följer det svenska rättsläget, samt dess förhållande till de aktuella konventionerna.

För att få en inblick i transportansvarets reglering internationellt skall jag jämföra situationen i Storbritannien och USA. Inte minst historiska skäl gör denna jämförelse intressant.

Arbetet med att skapa en reglering som får större uppslutning än de befintliga görs i UNCITRAL:s regi med assistans av CMI. Hur detta framskrider behandlas i kapitel sju.

Uppsatsen avslutas med mina egna slutsatser och förhoppningsvis hela, eller delar av, svaret på den inledande frågan.

4. Transportansvarets historiska utveckling

4.1 Allmänt

Detta stycke skall redogöra för transportansvarets utveckling och formalisering, samt fungera som en inledande översikt till den materiella genomgång som följer. Historien omfattar utvecklingen från medeltiden fram till 1978, då Hamburgreglerna antogs.

4.2 Transportansvarets utformning fram till 1883

Transportansvaret har inte varit reglerat i bindande lag under den övervägande delen av dess existens. Under 1300-talet började man tillämpa konossementet, vilka dock inte var negotiabla, utan liknade dagens sjöfraktbrev. Ansvarsfrågan var till en början inte klart reglerad, men efterhand förde man in ansvarsklausuler för att reglera situationen om tvist uppstod. Negotiabiliteten tillkom under 1700-talet för att underlätta omsättningen av godset.

I tidiga transportdokument tillämpades strikt ansvar. Transportören var i princip ansvarig för alla skador på godset som uppkom under transporten, oberoende av hans skuld. Det fanns tre undantag, vilka byggde på common law och fortfarande finns med i Haag-Visbyreglerna. Det var "Act of God", "Queens Enemies", samt inneboende fel i godset vilket medförde att skada uppstod. Detta undantag kallas "Inherent vice". Transportören kunde inte åberopa dessa undantag om hans oaktsamma agerande medverkat till skadan.¹

Under den industriella revolutionen, vilken startade i England på 1700-talet och sedan spred sig över Europa och USA, var liberalismen den dominerande samhällsideologin. Detta fick genomslag även inom sjöfarten, främst genom att redarna började inse vikten av att i största möjliga mån friskriva sig från ansvar för skador. Möjligheten förelåg då det strikta ansvaret var dispositivt.

Redarna intog klausuler i fraktavtal och konossement som medförde ansvarsfrihet även för sådana skador som orsakats genom oaktsamt eller uppsåtligt agerande från redaren och hans anställda. Klausuler kallades "Negligence"-klausuler och tillämpades omfattande under 1800-talet.²

Vid denna tid var det främst engelska intressen som kontrollerade en stor del av världens handelsflotta. Lastägarintresen fanns i flera länder, men en viktig del var från USA, speciellt på Atlantraden. Det faktum att

¹SOU 1990:13 s 71

²SOU 1990:13 s 73 "Friskrivningarna gick så långt att redarna till slut inte ansvarade för något annat än mottagandet av den rättidigt erlagda frakten."

engelsmännen närmast hade monopol på sjötransporter gav dem en stark ställning mot varuägarsidan, vilket också utnyttjades i förhandlingarna. Situationen blev så allvarlig att rättssäkerheten för varuägarna hotades, då de var tvungna att acceptera redarnas friskrivningar om de ville få sitt gods transporterat.

Varuägarna var dock inte passiva, utan förde kampen mot friskrivningarna i domstol. Resultatet var i många fall att domstolarna ogiltigförklarade de mest omfattande klausulerna, men redarna svarade med nya för att kompensera sig.

Kampen mellan varuägare och redare var lika mycket en kamp mellan USA och England, vilka representerade motstående intressen. Detta märktes bland annat på domstolarnas behandling av varuägarsidans invändningar. De engelska rättsinstanserna hade en liberal inställning medan amerikanska domstolar visade tendenser att underkänna friskrivningarna i större omfattning. På grund av detta var det av centralt intresse vilket forum som skulle avgöra tvisterna, samt vilken lag som skulle vara tillämplig.

Från den amerikanska sidan fanns en önskan att göra amerikansk lag tillämplig på atlanttransporterna. För att uppnå detta började man arbetet med en lag som kom att kallas Harter Act.³ Det ursprungliga målet var att göra amerikansk rätt gällande på de aktuella transporterna, men resultatet blev istället att man inriktade sig på den materiella frågan om ansvars fördelning mellan redare och varuägare.

Genom lagstiftningen uppnåddes en kompromiss mellan redar- och varuägarintressen med följden att redaren blev ansvarig för skador som han själv, eller någon i den grupp han ansvarar för, vållat genom culpöst agerande.

För att även redarsidan skulle kunna acceptera reglerna infördes för första gången ansvarsundantaget för nautiskt fel, vilket framtog transportören ansvar för skador orsakade av felnavigering eller annat felaktigt hanterande av skeppet.

Lagstiftning liknande Harter Act antogs i Australien 1904 och Canada 1910.⁴

4.3 Transportansvarets utveckling efter Harter Act

Harter Acts tillkomst var ett stort steg framåt för att öka varuägarnas rättssäkerhet, men då det var amerikansk lagstiftning förbättrade den inte situationen för de europeiska varuägarna.

Det kom att dröja ytterligare 40 år innan en reglering med motsvarande innehåll kom att tillämpas på de europeiska transporterna.

Initiativet till förändringen kom från de europeiska redarorganisationerna, vilka insåg att det behövdes en klarare formulering av ansvarsförhållandena. Grunden var att den engelska regeringen under första världskriget hotade att

³USCA title 46, chapter 8, section 190-196

⁴Australian Carriage og Goods by Sea Act; Canadian Water Act

införa tvångslagstiftning för att komma tillrätta med de omfattande friskrivningarna. För att undvika det ingicks en kompromiss mellan redare och lastägarintressen, vilken låg till grund för senare konventioner.⁵ Med Harter Act som utgångspunkt började man arbeta på ett förslag till regler. Detta resulterade i att Comité Maritime International (CMI) 1921 lade fram ett utkast i Haag, varefter reglerna i begränsad omfattning tillämpades i transportavtalen. För att få större genomslag för reglerna krävdes att de blev bindande genom nationella lagar. Med detta som mål samlades en diplomatkonferens i Bryssel 1924 och antog den 25:e augusti konventionen som kom att bli känd som Haag-reglerna.⁶

Det materiella innehållet är till stor del hämtat från Canadas Water Carriage Act från 1910, som i sin tur tagit väsentliga delar från Harter Act, 1883. Under denna period och även senare under 1900-talet hade CMI närmast monopol på sitt område. Processen som tillämpades var att CMI producerade ett utkast vilket presenterades för belgiska regeringen. Därefter sammankallades en diplomatkonferens i Bryssel, som antog konventionen.

Syftet var att stärka konossementets omsättningsmöjligheter genom att skapa enhetlig reglering, samt skapa ett minimiskydd för varuägaren. Målet uppnåddes genom regler som medför att mottagaren kan lita på att han får det gods som är angivet i konossementet, eller motsvarande ersättning. Skyddet för varuägaren skapades dels genom att transportören fick en plikt att hålla skeppet sjövärdigt och dels genom att konventionen angav vissa summor som de lägsta transportören fick begränsa sitt ansvar till.

Redaren ålades dessutom en plikt att utföra den kommersiella hanteringen av lasten på ett korrekt sätt.⁷

Haag-reglerna fick efterhand stor anslutning genom ratifikation av de flesta viktiga sjöfartsnationer, vilket medförde att målet i hög grad uppnåddes. Som exempel kan nämnas Storbritannien, vars Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) trädde ikraft 1/1 1925 och fick efterföljare i många samväldesländer. USA införde motsvarande genom COGSA 1936. Fram till 1977, då Haag-Visbyreglerna fått tillräckligt många ratifikationer, var mer än 60 stater anslutna till konventionen. Detta år trädde Storbritanniens nya COGSA i kraft, vilken byggde på Haag-Visbyreglerna.

Haag-reglerna var ett viktigt steg för att likrikta ansvarsfördelningen vid internationella sjötransporter, men liksom de flesta andra konventioner blev den efterhand föråldrad, vilket medförde att krav på ändringar framfördes. Klagomål riktades mot det faktum att konventionen endast var tillämplig under tackle to tackle-perioden, samt endast på resor från konventionsstater. Vidare uppstod problemen genom att stater införde olika begränsningssummor och på grund av en inneboende brist på anpassningsbarhet till de nya typer av transporter som uppstod.⁸ Tolkningen av begreppet kolli varierade dessutom avsevärt mellan olika stater.

⁵Ds Ju 1977:6 s 10

⁶International convention for the unification of certain rules relating to bills of lading

⁷Prop 1993/94:195, sid 211

⁸Prop 1993/94:195, sid 211

För att uppdatera reglerna höll CMI 1963 en konferens i Stockholm.⁹ Denna resulterade i det så kallade Visby-protokollet vilket innehåller vissa materiella och strukturella förändringar i Haag-reglerna.¹⁰ Protokollet behandlades på en rad konferenser under 60-talet och resulterade i februari, 1968, vid en konferens i Bryssel i Haag-Visby-reglerna.¹¹ I dag har 26 stater anslutit sig till konventionen, samtidigt som den införts i lagstiftningen i många länder, främst i gamla Östeuropa.

Haag-Visbyreglerna medförde ingen grundläggande förändring i förhållande till den tidigare situationen. Klagomålen från varuägarna kvarstod i princip oförändrade efter justeringen.

Utvecklingen av världshandeln under denna tid medförde att stater som tidigare inte varit involverade i skapandet av konventioner nu aktivt började arbeta för att försvara sina intressen. Det var främst genom tryck från dessa länder, till stor del i tredje världen, som man åter började arbeta på en revision av ansvarsreglerna. De nya länder ansåg att de existerande reglerna till allt för stor del skyddade de etablerade sjöfartsnationernas intresse och önskade en mer balanserad reglering. Vad man framförallt invände mot var ansvarsundantagen för nautiskt fel respektive brand, samt att transportören inte var ansvarig under hela den tid denne har godset i sin besittning.

Jurisdiktionsklausuler ansågs också gynna redarna. Orsaken var att de ofta angav London som tvisteort, vilket i många fall innebär stora processkostnader för varuägare som vill kräva sin rätt. Även vissa I-länder, med starka varuägarintressen, var intresserade av en justering av ansvarsfördelningen.¹²

Den huvudsakliga invändningen från sjöfartsnationerna byggde på att stora ändringar skulle medföra att den enighet som fanns gick förlorad, då det skulle ta lång tid att få samma anslutning till nya regler.

FN-organet UNCTAD kritiserade 1970 Haag-Visbyreglerna i en rapport och gav UNCITRAL i uppdrag att skapa ett förslag till en ny konventionstext. Avsikten var att denna skulle ha en mer komplett reglering av styckegodstransporter och samtidigt vara bättre anpassad till dagens transportsystem. Den nya konventionen antogs i Hamburg, mars 1978.¹³ Den trädde ikraft 1 november 1992, då 20 stater ratificerat den. I dag har 25 stater anslutit sig, men fortfarande representerar de sammanlagt endast 5% av världshandeln.¹⁴

Hamburgreglerna innebar både innehållsmässiga och rättstekniska förändringar jämfört med Haag-Visbyreglerna. Genom konventionen har ansvarsregleringen som tillämpades före Haagreglerna i princip återinförts,

⁹SOU 1990:13 s 74 Anledningen att det benämns Visbyprotokollet är att det skrevs under i Visby då deltagarna på konferensen var på en avslutande kryssning.

¹⁰Se kapitel 6

¹¹Protocol to amend International Convention...(Haag-reglerna)

¹²USA, Kanada, Frankrike etc; Ds Ju 1977:6 s 4

¹³United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

¹⁴Wilson, sid 208

med den skillnaden att de nu är tvingande.¹⁵ Tillämpningsområdet har blivit större och transportören har fått ett större ansvarsområde. Man har dessutom skapat en rad regler vilka inte har någon motsvarighet i de tidigare konventionerna. Ansvarsprincipen i denna konvention bygger på ett presumptionsansvar, med den förändringen att redaren blir ansvarig även för de skador som vållats av "sjöfartsmiljöns säregna skador"¹⁶. Det innebär främst att undantaget för nautsikt fel har försvunnit.

Problemet med Hamburgreglerna var och är att den har fått mycket dålig uppslutning bland de inflytelserika sjöfartsnationerna, varför dess mål att införa en mer rättvis ansvarsfördelning inte har fått det önskade genomslaget.

Sjölagsutredningen undersökte Sveriges eventuella anslutning till Hamburgreglerna.¹⁷ Utredningen menade att Sverige borde ratificera konventionen, men först vid en senare tidpunkt. Anledningen till tveksamheten är att Sveriges regler inte bör avvika från våra främsta handelsparter om vi vill behålla vår konkurrenskraft.

Något som talar mot en anslutning är att de totala kostnaderna för försäkring av transporten kommer att öka då redaren får en högre premie för P&I-försäkringen, medan varuägarna inte får motsvarande minskning, pga. ökade regress- och skadehanteringskostnader hos dessa.¹⁸

Ministerna ansluter sig till denna slutsats och menar att Sverige bör anpassa sjölagen till Hamburgreglerna så långt det går utan att vi bryter mot våra åtaganden enligt Haag-Visbyreglerna.¹⁹ Vidare att det är nordisk tradition att transformera konventioner, varför Hamburgreglerna inte bör in-korporeras som lag i sin helhet.

I dagsläget råder en relativt komplex situation i den internationella regleringen av transportansvaret. Alla tre konventionerna tillämpas parallellt, samtidigt som vissa stater har helt självständig reglering. Detta är inte hållbart då den internationella handeln hela tiden ökar.

För att om möjligt öka enigheten, samt skapa en ny konvention som fler kan acceptera än vad som är fallet med Hamburgreglerna arbetar FN-organ tillsammans med CMI för att identifiera problemområden och föreslå möjliga lösningar.²⁰ Arbetet sker dock på relativt lång sikt.

¹⁵SOU 1990:13 s 75

¹⁶Prop 1993/94:195 sid 145

¹⁷SOU 1990:13 s 118

¹⁸Prop 1993/94:195 sid 143

¹⁹SOU 1990:13 s 10 "Haag-Visbyreglerna har klätts i Hamburgreglernas dräkt"

²⁰Kapitel 7

5. Sjölagens kapitel 13

5.1 Inledning

Regleringen av transportansvaret i den svenska sjölagen från 1994 finns i kapitel 13.²¹ Det skall ses i samband med relevant praxis från skandinaviska och internationella domstolar. Orsaken till att de senare är av intresse är att den svenska regleringen till stora delar bygger på de internationella konventioner som finns på området. På grund av det kommer även innehållet i dessa behandlas där de har legat till grund för den svenska regleingen.

Behandlingen nedan bygger på uppläggningsen i kapitel 13.

5.2 Definitioner av centrala begrepp

5.2.1 Allmänt

Definitioner av centrala begrepp görs i SjöL 13:1. I både Haag-Visby- och Hamburgreglerna definieras åtskilligt fler begrepp. Definitionerna kan få avgörande betydelse för reglernas tillämpningsområde då de bestämmer vid vilka konkreta fall reglerna skall användas. I detta stycke kommer endast de definitioner som finns i sjölagen behandlas. För övriga definitioner i konventionerna hänvisas till kapitlet om de inter-nationella förhållandena.²²

5.2.2 Transportör

Transportör är "..den som ingår avtal med en sändare om transport av styckgoods till sjöss." Begreppet saknades i 1891-års sjölag. I denna användes beteckningen "befraktare" även vid styckegodsbe-fraktning och ej endast vid certepartiförhållanden, såsom är fallet idag.

Definitionen i sjölagen avviker från Haag-Visbyreglerna och ansluter sig istället till Hamburgreglernas innebörd. I Haag-Visbyreglerna räknas endast skeppets ägare eller befraktare som transportör, dvs. den som utför transporten. Hamburgreglernas definition av transportör omfattar även person som låter undertransportör utföra själva transporten.²³

Syftet bakom förändringen var att förbättra avsändarens ställning genom att underlätta för honom att väcka talan mot den som han själv har som motpart. Detta har ytterligare förbättras genom definitionen av "undertransportör".

²¹SFS 1994:1009

²²Kapitel 6

²³Hamburgreglerna artikel 1.1

5.2.3 Undertransportör

En nyhet jämfört med 1891-års sjölag är att "...den som till följd av ett uppdrag från transportören utför transporten eller en del av den" ges en självständig ställning som undertransportör. Förutom den som får uppdraget direkt av transportören omfattas också undertransportörer i senare led av definitionen.²⁴ Anledningen till att detta begrepp definierades separat var den ökade användningen av undertransportörer, vilket medförde att avsändaren kunde ha problem att avgöra vem han skulle väcka talan mot då tvist uppstod.

Begreppet undertransportör saknas i Haag-Visbyreglerna. Det har sin grund i Hamburgreglernas begrepp "actual carrier".²⁵ Syftet med att införa begreppet i konventionen var att man ville stärka avsändarens ställning under den del av transporten som inte utfördes av transportören. Det var också med denna motivering som det togs in i svenska sjölagen.

Definitionen skall ses tillsammans med reglerna om solidariskt ansvar mellan transportör och undertransportör, som infördes i gamla sjölagen 1973 och numer står att finna i kapitel 13, §§35-37. Motsvarigheten till de senare reglerna finns i artikel 10 i Hamburgreglerna, vilken infördes med de skandinaviska sjölagarnas reglering som förebild.

5.2.4 Avsändare

"Den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss" betecknas i SjöL avsändare. Det rör sig om transportörens motpart i transportavtalsförhållandet, dvs. i de flesta fall ägaren till godset som skall transporteras. Vid försäljning av varor kan äganderätten över godset dock redan övergått, men säljaren kan enligt försäljningsavtalet vara skyldig att arrangera transporten.

I Haag-Visbyreglerna finns ingen motsvarande definition, medan Hamburgreglerna använder begreppet "shipper", vilket även inkluderar den som i SjöL definieras som "avlastare". Dessa begrepp måste skiljas från varandra.

5.2.5 Avlastare

"Den som avlämnar godset för transport" är den resterande delen av Hamburgreglernas "shipper". Avlastaren är inte själv involverad i det grundläggande transportavtalet, men på grund av sin rent fysiska inblandning påförs han vissa rättigheter och skyldigheter. Dessa betecknas sammantaget "avlastningsförhållandet".²⁶ Avlastarens rätt att erhålla ett konossement vid avlastning till kaj eller ombordlastning på skeppet är en central del av förhållandet. Rättigheten motsvaras av en skyldighet att till transportören, kaptenen eller annan aktuell motpart uppge korrekta uppgifter om godsets mängd, skick, kännetecken etc. för införande i konossementet.

²⁴Prop 1993/94:195 s.211

²⁵Hamburgreglerna artikel 1.2

²⁶Prop 1993/94:195 s 211

5.2.6 Transportdokument

SjöL definierar transportdokument såsom "ett konossement eller ett annat dokument som utfärdats till bevis om transportavtalet". Innebörden är att SjöL blir tillämplig även om det inte föreligger något konossement. Reglerna blir även tillämpliga i det fall inget dokument utfärdats för transporten.²⁷ En inskränkning, som SjöL har gemensamt med båda konventionerna, är att den inte blir tillämplig på konossement som utfärdats under ett certeparti, såvida konossementet inte överförs till tredje man.

Definitionen innebär en förändring i förhållande till Haag-Visbyreglerna, vilka inte innehåller någon definition av transportdokument, samt endast är tillämpliga på transporter som regleras av ett konossement. Detta framgår ur definitionen av begreppet "contract of carriage".²⁸

Hamburgreglerna använder begreppet "contract of carriage by sea", vilket är vidare än i Haag-Visbyreglerna. Det finns inget krav på att det skall föreligga något konossement för att reglerna skall bli tillämpliga.²⁹

De svenska reglerna ligger närmast Hamburgreglerna i detta avseende. Grunden för förändringen är den minskade användningen av konossement i världshandeln. Ett kvarhållande av kravet på konossement skulle få till följd att en stor mängd styckegodstransporter skulle hamna utanför tillämpningsområdet för SjöL. Detta ansågs inte önskvärt, varför en justering enligt Hamburgreglerna gjordes. Ministern menar att detta inte utgör något brott mot Sveriges förpliktelser enligt Haag-Visbyreglerna, då dessa endast befattar sig med transporter som regleras av konossement. Övrigt lämnas fritt för nationell reglering.³⁰

5.2.7 Konventionen

Begreppet avser i grunden 1924 års internationella konvention rörande konossement, dvs. Haagreglerna. Även Brysselprotokollet från 1968, dvs. Haag-Visbyreglerna, och SDR-protokollet från 1979, inkluderas. Anledningen till att kapitel 13 fortfarande formellt bygger på Haag-Visbyreglerna är att Sverige, liksom de flesta inflytelserika sjöfartsnationer, inte ratificerat Hamburgreglerna.

Såsom framgår nedan är SjöL kapitel 13 trots detta i hög grad anpassad till Hamburgreglerna. Ministern menar att det är önskvärt att Sverige i framtiden ansluter sig till Hamburgreglerna, då dessa har en modernare konstruktion och bättre stämmer med dagens transportförhållanden. Vidare anses de passa svensk lagstiftningstradition.³¹ Anslutningen bör dock inte ske före det att våra viktigaste handelspartner i Europa och Amerika gjort detsamma. Svensk sjöfart skulle annars kunna tappa i konkurrenskraft.

SjöL anpassas till Hamburgreglerna i så stor utsträckning som möjligt, utan bryta mot Sveriges åtaganden enligt Haag-Visbyreglerna.

²⁷Prop 1993/94:195 s 211

²⁸Haag-Visbyreglerna artikel 1(b)

²⁹Hamburgreglerna artikel 1.6

³⁰Prop 1993/94:195 s 152

³¹Prop 1993/94:195 s 144

5.2.8 Konventionsstat

Med konventionsstat menas en stat som har anslutit sig till Haag-Visbyreglerna. Dessa är inte många till antalet, ca: 25, men inkluderar bland andra de skandinaviska länderna och Storbritannien.³² Det är inte något krav att staten har anslutit sig till SDR-protokollet från 1979, varför även stater som tillämpar de gamla Poincaré-francs omfattas av definitionen. Då sjölagens tillämpningsområde delvis beror på vilken stat transporten utgår från, samt var transportdokumentet är utfärdat, får definitionen stor betydelse.³³

5.2.9 Övriga definitioner

Det finns en grupp begrepp som är definierade i konventionerna, som saknar motsvarighet i SjöL. Detta omfattar t.ex. "transportavtal", "goods", samt "mottagare". Innebörden av dessa framgår dock generellt av andra regler i lagen.

I detta avseende ligger sjölagen närmare Haag-Visbyreglerna än Hamburgreglerna, då den senare konventionen inkluderar en mer omfattande katalog definitioner. För en redogörelse av dessa hänvisas till kapitlet om de internationella förhållandena.

5.3 Tillämpningsområde för kapitel 13

5.3.1 Allmänt

Avgränsningen av sjölagens tillämpningsområde grundas i första hand på geografiska omständigheter hos transporten och transportavtalet. Intressant är dessutom vilken typ av transportdokument som gör lagen tillämplig.

5.3.2 Omfattningen av sjölagens tillämpningsområde

Sjölagen reglerar frågan om tillämpningsområde i 2§ i kapitel 13. Huvudregeln är att reglerna i kapitel 13 är tillämpliga på alla sjötransporter inom Sverige, samt mellan de nordiska staterna. Detta gäller oberoende av vilken typ av dokument som styr transporten, med undantag för certepartier. Om transporten inte går mellan nordiska stater, men svensk jurisdiktion föreligger, finns det en rad förhållande som gör svensk lag tillämplig.

För det första skall sjölagen tillämpas om transportens lastningshamn ligger i en stat som anslutit sig till Haag-Visbyreglerna. Vidare skall det ske om den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i något av de nordiska länderna.

Slutligen finns det två faktorer som gör svensk lag tillämplig vilka ansluter till transportdokumentet. Den första medför att lagen blir tillämplig om

³²COGSA, UK kapitel 6

³³Kapitel 13, 2§

transportdokumentet utfärdats i en konventionsstat och det andra att så skall ske om parterna i avtalet tagit in en lagvalsklausul som utpekar hela Haag-Visbyreglerna, eller någon lag som bygger på dessa.

Vad gäller de två sista skall man notera att det inte krävs att det finns konossement för transporten. Reglerna blir tillämpliga oberoende av vilken typ av dokument som reglerar transporten, såvida det inte är ett certeparti.

Tillämpningsområdet i SjöL är vidare än i 1891-års sjölag. I den var innebörden att lagen i den stat transporten utgår från skall tillämpas.³⁴ Den äldre sjölagen bygger på Haag-Visbyreglerna. Reglerna skall tillämpas på internationella sjötransporter om skeppet lastas i en ansluten stat och konossement har utfärdats. Är konossementet utfärdat i en konventionsstat blir reglerna tillämpliga, även om lastning skett på annat ställe..

Parterna kan också avtala om Haag-Visbyreglerna tillämpning genom att införa en lagvalsklausul ("Paramount"-klausul) i konossementet.³⁵

SjöL har ett vidare tillämpningsområde är Haag-Visby-reglerna. De största skillnaderna ligger i att reglerna även tillämpas på inrikes sjötransporter, samt att transportdokumentet är oväsentligt.

De svenska reglerna ligger närmare Hamburgreglerna, vilka i artikel 2, "Scope of application", anger tillämpligheten. Denna är mer omfattande än både Haag-Visbyreglerna och sjölagen.

Huvudregeln är att konventionen skall tillämpas på alla transporter som anlöper eller utgår från en konventionsstat, oberoende av vilken typ av transportdokument som föreligger. De blir också tillämpliga om dokumentet utfärdats i konventionstat, eller om parterna avtalat om konventionens tillämplighet.

I både Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna finns ett undantag, vilket medför att de inte blir tillämpliga om det enbart föreligger ett certeparti för transporten, eller om konossementet grundas på ett sådant.³⁶

Det faktum att konventionerna har olika regler för tillämpligheten medför att en transport kan vara underställd tvingande reglering av båda. Så blir fallet om gods lastas i en stat ansluten till Haag-Visbyreglerna och sedan transporteras till och lossas i en stat som tillämpar Hamburgreglerna. Vilken lag som skall tillämpas i denna situationen beror på vid vilken domstol talan väcks. Det finns således stora möjligheter till "forum-shopping", speciellt som konventionernas materiella reglering skiljer sig åt på väsentliga områden, såsom begränsningssummor och ansvarsundantag.

³⁴Sjölagen 1891, §169

³⁵Haag-Visbyreglerna, art X

³⁶Hamburgreglerna, artikel 8.3; Haag-Visbyreglerna art I(b)

5.4 Grunden för transportörens ansvar

5.4.1 Allmänt

Transportörens ansvarsområde och riskfördelningen mellan parterna avgörs genom de regler som bestämmer enligt vilken grund transportören skall bli ansvarig för skador som uppkommer på det gods som transporterats. Regleringen kan sägas vara den centrala både i SjöL kapitel 13 och i de aktuella konventionerna. Det är också på detta område som några av de största skillnaderna finns mellan de konventioner som ligger till grund för bestämmelserna i sjölagen.

Hamburgreglerna medför att transportören får ett utökat ansvar, i förhållande till Haag-Visbyreglerna. Det är till avsändarens fördel. Sjölagens reglering bygger på Haag-Visbyreglerna, men med relativt hög grad av anpassning till Hamburgreglerna, vilket kommer att framgå nedan.

5.4.2 Ansvar för sakskada

Transportörens ansvar för skador på, eller förlust av, gods som transporterats enligt det avtal om transport han ingått med avsändaren regleras med utgångspunkt SjöL 13:25. Transportören har ett presumptionsansvar för skador som uppstår medan godset är i hans varutäkt. Det innebär att transportören blir ansvarig för uppkommen skada, såvida han inte kan exculpera sig. Principen framgår i fallet "Agder I".³⁷ Skeppet sjönk på grund av att skrovet kollapsade, men transportören blev inte ansvarig för förlusten av lasten då han kunde visa att han gjort de undersökningar av skrovet man kunde kräva. Han hade således inte varit culpös.

Transportören har skall visa att han inte agerat culpöst. Som en illustration av detta kan fallet "Ny Dolsöy" användas.³⁸ Bunkerolja transporterades i tankar som tidigare använts till förvaring av fisk. Resultatet blev att oljan förorenades och att de båtar som fick oljan drabbades av maskinskador. Transportören misslyckades med att visa att tankarna varit rena då de fylldes med olja, varför han blev ansvarig för uppkomna skador. För att transportören skall åläggas bevisbördan krävs att han har praktisk möjlighet att föra bevisning. Om skeppet försvinner under en resa trots att det var sjövärdigt vid avgång presumeras det inte culpa från transportören. I de fallet ligger bevisbördan på den som påstår culpa.³⁹ För att exculpera sig måste transportören visa att han uppfyllt de aktsamhetskrav som det konkreta transportavtalet kräver.. Det finns inte någon objektiv standard som transportören alltid kan klara sig med att följa, utan kraven är relativa till den konkreta situationen. Aktsamhetskravet påverkas av vilken last det gäller, vilken färdväg som är aktuell, årstiden och andra faktorer som påverkar den allmänna risken med resan.

³⁷ND 1970.292 NH

³⁸ND 1987.160 NH

³⁹Falkanger, Bull, sid 233

Fallet "Sunny Lady" gällde vatten som hamnat i fel rör och orsakat skador på last av kullager.⁴⁰ Här fastslog rätten att transportörens aktsamhetsplikt inte är helt strikt, ".the standard is not perfection, but reasonable fitness..". Transportören ansvarar även för culpöst agerande av en grupp anställda och andra som arbetar i skeppets tjänst. Omfånget av denna grupp fastslås varken i 25§ eller i propositionen. I 25§ står det endast "..någon han svarar för..". Viss ledning kan man dock få genom första stycket i 26§. Den behandlar i grunden nautiskt fel, men kan likväl tas som utgångspunkt. I stycket sägs att transportörens ansvarsgrupp omfattar kapten, besättning, lots eller annan som utfört arbete i skeppets tjänst. Det är uppenbart att ansvaret omfattar de som är anställda av transportören för att utföra arbete för skeppet, men som framgår av fallet "Irma-Mignon" är omfattningen vidare. Två skepp kolliderade på grund av tvångslots felaktiga agerande. Rätten fastslog här att redaren var ansvarig även för dennes agerande, trots att han ej själv kunde välja om han ville ha lots, eller vilken lots han skulle ha. Det avgörande var att lotsen arbetade i skeppets tjänst.⁴¹ Transportören har dock en möjlighet att undvika ansvar för lotsens felagerande. Det framgår av "Stella Altair" där lotskontoret sänt ombord en icke kvalificerad lots utan att meddela detta. Resultatet blev att skeppet gick på grund. Ansvaret delades lika mellan staten och redaren.⁴²

13:e kapitlet i sjölagen bygger formellt på Haag-Visbyreglerna, men på detta området har det genom SjöL skett ett närmande till Hamburgreglerna. Det framgår klart vid en jämförelse mellan 25§ och artikel 5 i Hamburgreglerna. Regleringen är i princip identisk, då även Hamburgreglerna ålägger transportören ett culpaansvar med omvänd bevisbörda. Det formuleras så att transportören blir ansvarig för skada på godset såvida han inte kan visa att både han och den grupp han ansvarar för vidtagit alla rimliga åtgärder för att hindra eller begränsa skadan. Detta kan jämföras med ansvarets reglering i Haag-Visbyreglerna. Transportörens ansvar bygger på en förpliktelse att tillse att skeppet vid resans början är i sjövärdigt skick.⁴³ Plikten är dock inte absolut, utan det krävs endast att han skall ha visat "due dilligence", ung. "tillbörlig aktsamhet" då det gäller tillsynen.

5.4.3 Ansvar för dröjsmålsskada

Förutom att gods kan skadas rent fysiskt, eller försvinna, kan varuägaren också påföras en skada genom att transporten blir försenad. Skadan kan uppstå genom att godset försämras på grund av den förlängda transporttiden, t.ex. frukt, eller genom att godsets marknadsvärde av annan anledning minskar. Det kan t.ex. ske med säsongsbetonade varor om de kommer fram för sent. Den grundläggande regleringen i SjöL finns i 12§, vilken ålägger transportören en plikt att utföra transporten med tillbörlig skyndsamhet.

⁴⁰ND 1975.85 NH

⁴¹ND 1923.289 NH

⁴²ND 1972.93 NH

⁴³Haag-Visbyreglerna artikel III(1),(2)

Misslyckas han med detta säger 28§ att han ansvarar för uppkommen skada på samma grunder som vid fysisk skada på godset, dvs. 25§.

Vad som är en relevant försening regleras i det andra stycket. Om det anges leveransdatum i transportavtalet är varje överdrag en försening, medan man får göra en rimlighetsbedömning om det inte anges något datum. Är godset mer än 60 dagar försenat i förhållande till avtalat, eller bedömt, leveransdatum kan varuägaren kräva transportören på ersättning som om godset vore totalt förlorat.

5.4.4 Transportörens ansvar för däckslast

Gods som transporteras på skeppets däck utsätts för avsesvärt större risker än sådant som skeppas mer skyddat. Varuägaren har därför ett intresse av att godset inte lastas på däck utan hans vetskap, bland annat av försäkringsskäl. I SjöL regleras frågan om däckslast med utgångspunkt i 13 §. Huvudregeln är att transportören inte får transportera gods på däck. Undantag görs för de tillfällen parterna uttryckligen har avtalat om det, eller då det finns handelsbruk eller sedvänja som tillåter det, t.ex. i containertransporter. Slutligen får det också ske om det finns författning som kräver att så skall ske. Om parterna avtalat om däckslast måste det framgå i konossementet, för att eventuell förvärvare av dokumentet skall vara medveten om det. Om det inte finns i konossementet har transportören bevisbördan för att det finns ett avtal som tillåter däckslast.

Transportörens ansvar för gods som transporteras på däck regleras speciellt i 34§. Om transportören har uppfyllt kraven i 13§ rör det sig om en tillåten däckslastning, varför eventuella skador bedöms enligt de vanliga reglerna i 25§. Sker transporten i strid med sedvana eller handelsbruk får transportören ett strikt ansvar för skador som uppkommer, dvs. oberoende av skuld. Lastas godset på däck i strid med uttryckligt avtal förlorar transportören möjligheten att begränsa sin ersättningsskyldighet med kolli/kilo-reglerna.

5.4.5 Ansvarssituationen vid deviation

Deviation, dvs. avsiktlig avvikelse från den avtalade ruten, har traditionellt ansetts som ett grovt avtalsbrott. Grunden har varit att varuägaren genom avvikelsen utsatts för risker han inte kunnat förutse, eller försäkra sig emot. Vid skador som orsakats under deviation har transportören blivit ansvarig oberoende av skuld från hans sida, dvs. strikt ansvar.

I 1891-års sjölag stadgades i 98§ att deviation endast var tillåtet för att rädda människoliv eller skepp eller på annan rimlig grund. I SjöL finns inte någon motsvarande reglering. Orsaken är att man i dagens styckegodstransporter inte på samma sätt följer en fast rutt, utan använder sig av mer flexibla system. Vidare har moderna navigationshjälpmedel minskat faran vid deviation. I SjöL ser man därför något mindre strängt på att transportören avviker från den förväntade ruten och lägger istället vikten på att transporten utförs på ett förnuftigt sätt.⁴⁴

⁴⁴NOU 1993:36 s 28

I SjöL medges viss rätt till deviation. Andra stycket i 25§ stadgar att transportören inte blir ansvarig för skador som uppkommer vid skäligen deviationer. Detta kan ses som ett komplement till det första stycket, såtillvida att det innebär ett förtydligande av vilka avvikelser från den avtalade rutten som transportören kan göra utan att det skall anses som culpöst och medföra ansvar. Transportören ådrar sig således inte ansvar för skador som uppkommer på godset under deviationer i syfte att rädda människoliv. Detta är ett absolut undantag, varför transportören undviker ansvar även om hans insats varit oaktsam eller på annat sätt undermålig.⁴⁵ Transportören blir inte heller ansvarig för skäligen deviationer vilka görs för att rädda egendom till sjöss. I dessa fall skall det göras en skälighetsbedömning av insatsen. Om transportören devierar av någon annan anledning avgörs hans ansvar enligt huvudregeln i första stycket. Såsom framgått ovan bedöms detta numera något mindre strängt.

Andra stycket i 25§ har sin förebild i Hamburgreglerna artikel 5.6. Lydelsen är närmast identisk, med den skillnaden att artikeln påpekar att transportören kan bli ersättningsskyldig i ett gemensahetshaveri om skador uppstår vid deviation för att rädda gods eller fartyg. Haag-Visbyreglerna behandlar frågan i artikel IV(4). Även denna reglering liknar Hamburg-reglerna och SjöL. Skillnaden ligger i att artikel IV(4) rör själva det avtalsbrott det innebär att deviera. Genom denna artikel undkommer transportören ansvar för detta avtalsbrott i sig. Skador på gods, samt förseningar, på grund av deviation som varit ämnad att rädda liv eller egendom undslipper transportören ansvar för genom artikel IV(2.L).

Grundregeln i Haag-Visbyreglerna är att transportören blir strikt ansvarig för alla lastskador som uppkommer under en deviation, samt att han förlorar rätten att begränsa sitt ansvar. I många fall förlorar han dessutom sin försäkringstäckning, vilket sammantaget leder till allvarliga följder för transportören.

I Hamburgreglerna kan transportören fortfarande begränsa sitt ansvar vid en olovlig deviation. Vidare är transportörens ansvar under Hamburgreglerna inte strikt, utan det måste finnas ett kausalt samband mellan deviationen och skadan. Förändringen i Hamburgreglerna beror på att deviation inte regleras speciellt, utan istället skall bedömmas enligt grundregeln om presumptionsansvar. Detta kan ses som ett tecken på att synen på deviation har blivit något mindre sträng i den modernare konventionen.

5.5 Ansvarsperiod

5.5.1 Allmänt

Då man fastslagit grunden för transportörens ansvar, gäller det att avgöra inom vilka perioder under transporten som det gäller. Det finns två huvudprinciper, vilka återspeglas i Haag-Visbyreglerna respektive Hamburg-reglerna. Enligt båda principerna ansvarar transportören under själva sjötransporten, samt under en viss period före och efter transporten. Det är

⁴⁵Falkanger, Bull s 256

längden på denna period som är skillnaden, vilket är viktigt då risken för godsskador är störst under lastning och lossning.

I Haag-Visbyreglerna tillämpas en princip som brukar benämnas "tackle-to-tackle".⁴⁶ Transportörens ansvarsperiod börjar vid den tidpunkt kranens krok fästs vid godset, samt varar till dess att kroken lossas på kajen i den avtalade leveranshamnen.

Hamburgreglerna har en annan avgränsning av transportörens ansvarsperiod. Det har skett en utvidgning, genom att transportören ansvarar för godset under hela den period han har godset i sin varutäkt.⁴⁷

Hamburgreglerna anger i konkreta ordalag när transportören skall anses ha godset i sin varutäkt. Detta infaller då han mottar det från avlastaren i sitt lager, eller då han får det från myndighet, t.ex. tull, vilken enligt lokal lag måste hantera godset före transporten.

Leveransen anses den ha skett antingen genom att den legitima mottagaren övertagit godset, eller då transportören lagrat godset på försvarligt sätt i det fall mottagaren inte finns på plats. Slutligen upphör transportörens ansvarsperiod då han levererar godset till myndighet eller liknande, vilken enligt lag måste hantera godset.

Orsaken till att ansvarsperioden ändrades i Hamburgreglerna var för att undvika de tillämpningsproblem som uppstod med att definiera vad som är före, respektive efter lastning, samt att man önskade göra transportören ansvarig för godset under hela den tid det är i hans besittning. Inte minst blir försäkringssituationen förenklad om den som har störst möjlighet att påverka lasten också är den som ansvarar för dess säkerhet.

5.5.2 Transportörens ansvarsperiod

Sjöl bygger i detta sammanhang på i Hamburgreglerna. Huvudprincipen är att transportören är ansvarig för godset under den tid det befinner sig i hans varutäkt.⁴⁸ Transportörens omsorgsplikt över godset omfattar även perioden före lastning och efter lossning. Av fallet "Ragnhild K" framgår att plikten gäller även om mottagaren inte finns på plats för att ta emot godset vid lossning.⁴⁹ Fallet gällde ett parti med "Silicon Finish" som blev frostsakat i Göteborgs hamn då transportören ställde godset utomhus, trots att det angivits att det var köldkänsligt. Friskrivningen i konossementet var utan verkan. För att transportören skall ha omsorgsplikt krävs det att han har godset i sin besittning. I "Bali" ansågs rederiet inte vara ansvarigt.⁵⁰ Godset hade lossats i Hong Kongs hamn till en av de "godown"-firmor som har till uppgift att ta hand om lasten efter lossning. Godset skadades medan det befann sig i firmans lagerlokal. Transportören hade inte instruktionsrätt över bolaget, varför godset ansågs ha lämnat hans besittning.

En anledning till att perioden har utvidgats jämfört med Haag-Visbyreglerna är de nya lasthanteringssystem som tillämpas inom sjöfarten. I dag

⁴⁶Haag-Visbyreglerna artikel I(e)

⁴⁷Hamburgreglerna artikel 4

⁴⁸Kapitel 13, 24§

⁴⁹ND 1961.255 Eidsvating

⁵⁰ND 1956.178 SH

lämnas godset oftare vid transportörens terminal i hamnen, där det kan bli liggande en tid i väntan på transport. Med de förutsättningarna framstår det som naturligt att anpassa ansvarsperioden. Utvidgningen ger även en större enighet med andra transporttyper.

En inskränkning är att ansvarsperioden endast gäller medan godset befinner sig i transportörens varutäkt i hamn eller till sjöss. Får han godset i sin vård tidigare gäller således inte sjölagens regler.

Det rör sig om tvingande lagstiftning, varför transportören inte har någon möjlighet att inskränka ansvarsperioden. En utvidgning av ansvarsperioden på detta sätt anses inte strida mot Sveriges åtagande på grund av Haag-Visbyreglerna, då de endast reglerar tiden mellan lastning och lossning.⁵¹

Liksom i Hamburgreglerna finns det i SjöL en konkret beskrivning av när besittningen skall anses ha gått över till transportören, samt när den upphör. Denna motsvarar Hamburgreglernas.

5.6 Ansvarsundantag för transportören

5.6.1 Allmänt

Både i SjöL och i de aktuella konventionerna finns regler som medför att transportören under vissa betingelser undkommer ansvar för sådana skador han enligt huvudregeln är ansvarig för. Undantag av denna typ har en lång historia, inte minst i engelska common law, där redare skyddats från risker såsom "Act of God" och "Queen's Enemies" under lång tid. Vidare finns det en rad undantag som vuxit fram avtalsvägen, t.ex. "Perils of the Sea", "Restraint of Princes" och "Defective Packing". Samtliga dessa, samt ytterligare några kommer att behandlas i senare kapitel.

Haag-Visbyreglerna innehåller en "katalog" där man inkluderat de klassiska undantagen, samtidigt som man fört in nya. Det rör sig främst om undantaget för nautiskt fel, samt brand ombord.

I Hamburgreglerna finns undantagen kvar, dock i minskad omfattning.

Undantagen från transportörens ansvar står att finna i SjöL 13:26-27. De båda huvudsakliga ansvarsundantagen är nautiskt fel och brand. För båda gäller ett förbehåll, som säger att transportören endast får återopa undantagen om han kan visa att han och de han ansvarar för har visat "tillbörlig omsorg" med att tillse att skeppet var i sjövärdigt skick vid resans början. I fallet "Hoegh Heron" skadades en kaffelast genom brand.⁵² Transportören återopade med framgång brandundantaget genom att visa att branden orsakats av en rökande besättningsmedlem. Detta gjorde inte skeppet sjövärdigt och kunde inte heller klassificeras som egenfel från transportören. Begreppet sjövärdighet omfattar både "nautisk sjövärdighet" och "kommersiell sjövärdighet". Den nautiska sjövärdigheten avgörs med hänsyn till skeppets förmåga att på ett för liv och hälsa säkert sätt genomföra

⁵¹Prop 1993/94:195 sid 155

⁵²ND 1976.364 NH

den aktuella resan, medan den kommersiella sjövärdigheten relaterar till lastens motsvarande säkerhet.

Båda begreppen är relativa, vilket innebär att det saknas ett objektivi kriterium för att en gång för alla fastställa om ett skepp är sjövärdigt. Man gör en bedömning i det konkreta fallet, där hänsyn tas till faktorer såsom den aktuella rutten, årstiden och vilken typ av last det rör sig om. Är skeppet sjövärdigt vid avgång, men under resan blir sjövärdigt finns det inget som hindrar transportören att åberopa undantagen för nautiskt fel eller brand. Om sjövärdigheten är så allvarlig att han kan sägas ha brustit i sin omsorg om lasten kan han likväl bli ansvarig enligt huvudregeln i 25§.

I fallet "Pagensand" ansåg rätten att skeppet inte varit sjövärdigt vid avgång, varför transportören blev ansvarig.⁵³ Ett visst rör var inte täckt som det skulle, varför havsvatten kom in i lastrummen och skadade papperslasten. Transportören blev ansvarig på grund av att det inte förekom regelbunden kontroll av rören, varför skeppet inte var lastdugligt.

I "Urd II" beviljades transportören ansvarsfrihet på grund av nautiskt fel.⁵⁴ Skeppet hade avgått från hamnen med öppna lastluckor, varefter vatten hade kommit in och skadat lasten. Detta bedömdes som ett fel i hanteringen av skeppet och inte som ett fall av sjövärdighet vid resans början, då transportören kunde räkna med att luckorna skulle stängas under resan.

5.6.2 Nautiskt fel

Transportören bli inte ansvarig för skador som uppkommit genom fel eller försummelse av besättning eller annan som utför arbete i skeppets tjänst, om det rör navigationen eller annat handhavandefel med fartyget.⁵⁵

Transportören kan inte åberopa detta undantag om han själv, eller någon av hans närmast medhjälpare orsakat skadan genom så kallat "egenfel". Fel i behandlingen av skeppet måste ske under transportens utförande, dvs. inte medan skeppet ligger i hamn. Detsamma gäller naturligtvis för fel i navigeringen.

Att dra en gräns mellan nautiska- och kommersiella fel, dvs. fel i behandlingen av lasten, kan vara problematiskt. För den senare typen av handling eller underlåtenhet gäller huvudregeln, dvs. presumptionsansvar enligt 25§. Ett speciellt problem uppstår då den skadevållande handlingen härrör sig till båda kategorierna. Så var fallet i "Malevik" där man gjorde en bedömning av vilken kategori handlingen till största delen härrörde.⁵⁶ Det rörde sig om ventiler som inte var stängda, vars främsta funktion ansågs vara att säkra ett vattentätt skott. Då detta i första hand var i skeppets intresse rörde det sig om ett fel i behandlingen av skeppet, varför transportören undslapp ansvar på grund av nautiskt fel.

Grunden till detta undantag står att finna i den kompromiss mellan redare och varuägarintressen som resulterade i Harter Act i USA 1893. Denna

⁵³ND 1956.175 SH

⁵⁴ND 1919.364 NH

⁵⁵Kapitel 13, 26§

⁵⁶ND 1961.282 SH

fördes senare via bl.a. Canadian Water Act in i Haagreglerna 1924. På detta sätt fördes undantaget också in i 1891 års sjölag. I den nya lagen har regeln genomgått en strukturell förändring, men innehållsmässigt har den inte förändrats.⁵⁷

I Haag-Visbyreglerna finns undantaget fortfarande kvar.⁵⁸ Regleringen motsvarar den i sjölagen. Hamburgreglerna saknar däremot detta ansvarsundantag, vilket utgör en av de största skillnaderna mellan konventionerna, samt ett av de väsentliga områden där sjölagen fortfarande bygger på Haag-Visbyreglerna. I Hamburgreglerna är situationen den att om besättningen eller kaptenen navigerar fel, eller på annat sätt vållar skada på lasten genom felaktig behandling av skeppet så blir transportören ansvarig enligt grundregeln. Han måste för att undvika ansvar visa att han vidtagit alla rimliga åtgärder för att hindra eller begränsa skadan.

5.6.3 Brand

Skador på godset som vållats genom brand ombord på skeppet, eller under transportörens övriga ansvarsperiod ansvarar transportören inte för, med mindre han själv orsakat branden genom fel eller försummelse.⁵⁹

En fråga är vad som skall anses vara brand. I fallet "Oklahoma" menade rätten att glöd i spannmålslasten skall jämföras med öppen låga.⁶⁰ Rederiet undslapp ansvar för de lastskador som uppkommit. Samma resultat kom man fram till i "Lao".⁶¹ Även rökskador och vattensskador uppkomna vid släckning, omfattas av undantagen. Vad gäller vattenskadorna krävs det att man iaktagit viss aktsamhet vid släckningen för att ansvar skall undvikas.⁶² Konventionerna skiljer sig något åt i denna fråga. Regleringen i SjöL ligger närmast Haag-Visbyreglerna, vilka medger ansvarsfrihet för redaren på närmast identiska grunder. Man skall dock notera att tolkningen av undantaget inte är identisk internationellt. I engelsk rätt krävs det att det förekommit öppen låga för att man skall kunna åberopa undantaget.

Liksom i sjölagen kan transportören inte åberopa undantaget om elden beror på hans eget felaktiga agerande, "...actual fault or privity of the carrier".⁶³

Ett speciellt problem som uppstår vid tillämpningen av regeln är vems agerande som skall räknas som transportörens eget om denne är ett stort aktiebolag eller liknande. Generellt kan sägas att det krävs att det är någon som företräder bolaget på ett ledande sätt. Det kan röra sig om VD eller andra höga tjänstemän som fått sin auktoritet av styrelsen. Ledningen har dock viss möjlighet att delegera ansvaret till exempelvis kaptenen, men det är inte säkert att ledningen undkommer ansvar.⁶⁴

⁵⁷Prop 1993/94:195 sid 146

⁵⁸Haag-Visbyreglerna artikel IV(2.a)

⁵⁹Kapitel 13, 26§ p.2

⁶⁰ND 1963.108 DH

⁶¹ND 1955.549 Svea

⁶²Falkanger, Bull s 239

⁶³Haag-Visbyreglerna artikel IV(2.b)

⁶⁴"The Marion" [1984] 2 Lloyd's Rep 1

Hamburgregerna reglerar frågan på ett annat sätt.⁶⁵ Transportören ansvarar för brandskador, dels om han vållat elden genom egenfel och dels om någon av den gruppen han ansvarar för vållat skadan genom culpöst agerande. Detta innebär en utvidgning av ansvaret för transportören. Vidare används ett speciellt uttryck för transportörens agerande, nämligen att han skall ha gjort sig skyldig till "..fault or neglect..", istället för att ha vidtagit "..reasonable precautions..", vilket annars gäller i Hamburgreglerna. Detta kommenteras såsom "..a frustrating departure from the language of art 5.1." Anledningen är att det ger upphov till frågor huruvida innebörden är tänkt att vara den samma, eller om det förändrade uttrycket också innebär en rättslig skillnad.⁶⁶

Bevisbördan för att visa hur elden orsakats har flyttats från transportören till den som kräver ersättning. Förändringen av ansvaret är inte så genomgripande för transportören, då det ofta kan vara svårt för en varuägare eller liknande att påvisa att transportören varit oaktsam och därigenom vållat elden.

5.6.4 Transport av levande djur

Sjöl 13:27 medger en viss ansvarslettning för transportören då det gäller transporter av levande djur. I 1891-års sjölag fanns i 168§ liknande reglering, vilken dock gav transportören ytterligare frihet.

I dag undkommer transportören ansvar för skador som beror på de särskilda risker som är förenade med djurtransporter. Ett exempel, vilket nämns i propositionen är att transportören inte blir ansvarig för skador på kapplöpningshästar vilka blir nervösa på grund av sin särskilda läggning och därför kommer till skada. Skadas däremot djuren av någon annan anledning blir transportören ansvarig om han eller hans ansvarsgrupp agerat oaktsamt.

Om transportören fått särskilda instruktioner om djuren och han efterlever dessa presumeras det att skador som uppkommer beror på de särskilda riskerna. Bevisbördan övergår då till djurägaren.

På detta område skiljer sig konventionerna kraftigt åt. Haag-Visbyreglerna omfattar inte transporter av levande djur överhuvudtaget. Det framgår redan av definitionen av begreppet gods i artikel I (c). För dessa transporter står det parterna fritt att avtala om önskade förhållande för transporten.

I Hamburgreglerna gäller huvudregeln att transportören ansvarar för skador på levande djur enligt det vanliga presumptionsansvaret. En inskränkning lik den i sjölagen görs dock, vilket innebär att transportören inte blir ansvarig för skador på grund av de speciella riskerna som föreligger. Innebörden är en stor utvidgning i förhållande till Haag-Visbyreglerna.

⁶⁵Hamburgreglerna artikel 5.4

⁶⁶Lüddeke, Johnson s 13

5.7 Begränsning av transportörens ersättnings- skyldighet

5.7.1 Allmänt

SjöL och konventionerna erbjuder transportören ytterligare en form av ansvarslettning, förutom de ovan behandlade undantagen. Det utgörs av reglerna om begränsning av ersättningsskyldigheten vid skada. Fenomenet har förekommit inom sjöfarten sedan 1500-talet, med ursprungligt syfte att skaffa riskkapital för investeringar i fartyg. Att man idag har kvar möjligheten beror dels på att man vill skydda redaren från de enorma utgifter som ett totalhaveri annars skulle medföra, dels att man har funnit att det sammanlagt blir billigare för varje varuägare att försäkra sitt eget gods, jämfört med att transportören skall teckna en försäkring som täcker både skepp och last. Begränsningsmöjligheten bidrar naturligtvis till lägre fraktnivåer.⁶⁷

Då man fastslagit att transportören är ansvarig för en skada gäller det att avgöra vilket belopp hans skall ersätta den med. I dessa sammanhang har man frångått de vanliga principerna om negativa eller positiva kontraktsintresset, vilket finns i den allmänna skadeståndsrätten. Redaren skall istället, oberoende av den skadelidandes verkliga förlust, endast ersätta vissa standardiserade och begränsade belopp. I SjöL beräknas dessa i två steg i 13:29-30.

5.7.2 Beräkning av skadelidandes förlust

Beräkningen av vilken summa transportören skall ersätta skadelidanden med görs enligt standardiserade ramar.⁶⁸ Man utgår från marknadsvärdet som det skadade, eller förlorade, godset skulle ha haft i lossningshamnen på det avtalade leveransdatumet. Värdet avgörs genom börsnoteringar eller andra typer av marknader. Från detta värde dras sedan eventuellt restvärde hos godset. Den resterande summan är det som transportören maximalt kan bli skyldig att ersätta. Principen kallas normalersättningsmetoden.⁶⁹ Ursprunget till denna regel finns i Haag-Visbyreglerna, medan Hamburg-reglerna saknar speciell beräkningsmodell för den skadan.⁷⁰ Den senare konventionen tillämpar vanliga värderingsprinciper.

5.7.3 Transportörens begränsningssummor

Begränsningen av transportörens ersättningsskyldighet sker huvudsakligen genom att lagen anger summor, vilka är det maximala transportören kan bli skyldig att ersätta. Summorna anges dels per viktenhet och dels per lastenhet.

⁶⁷Wilson, sid 194-195

⁶⁸Kapitel 13, 29§

⁶⁹Prop 1993/94:195 sid 241

⁷⁰Haag-Visbyreglerna artikel IV(5.b)

SjöL 13:30, motsvarande 120§ i 1891-års sjölag, anger att ansvaret maximalt är 667 SDR per lastenhet, eller 2 SDR per kilo, beroende på vilket som ger högsta beloppet. Resultatet blir att viktbegränsningen används om objektet väger mer än 333 kilo. Möjlighet att avtala högre gränser saknas i sjölagen, vilket dels beror på att det är förmånligare för varuägaren att teckna en tilläggs-försäkring, dels att möjligheten används sparsamt där den finns.⁷¹

Ett problem med detta sätt att begränsa ansvaret är hur begreppet lastenhet skall avgränsas. Viss vägledning kan man få av SjöL 31§, vilken behandlar gods som transporteras i containers. Denna typ av gods skall anses vara den mängd enheter som angetts i konossementet, eller en enhet om inget angivits. Paragrafen infördes med Haag-Visbyreglerna som grund.

En viktig inskränkning i transportörens rätt att begränsa sitt ansvar finns i 33§. Transportören förlorar möjligheten vid s.k. grova egenfel. Detsamma gäller för transportörens anställda och andra som har möjlighet att begränsa sitt ansvar enligt §30. För att grovt egenfel skall anses föreligga krävs uppsåt eller grov oaktsamhet med insikt om att skadan sannolikt skulle inträffa.⁷²

Är transportören en juridisk person uppstår samma frågeställning som vid nautiskt fel samt brandundantaget dvs. vems agerande som skall tillräknas transportören. Det krävs att personen som orsakat skadan haft ".en sådan självständig ställning och sådana befogenheter att företräda transportören att identifikation föreligger".⁷³

Reglerna om transportörens begränsningsmöjligheter har ändrats i Hamburgreglerna i förhållande till Haag-Visbyreglerna. På detta området finns dessutom stora skillnader mellan de tidiga Haagreglerna och Haag-Visbyreglerna. Haagreglerna satte det maximala ansvarsbeloppet till 100 pund sterling per kolla, eller motsvarande i annan valuta. Om godsets värde fanns med i konossementet presumerades att transportören skulle ansvar för den summan. Parterna hade inte rätt att avtala om en begränsningssumma som var lägre än vad som gällde enligt konventionen. Om avsändaren uppgivit ett för högt värde på godset svarade transportören endast för det verkliga värdet.

Genom Haag-Visbyreglernas mer omfattande reglering infördes flera nyheter. Transportören kan även begränsa sitt ansvar med godsets vikt som grund.⁷⁴ Principen är att man skall tillämpa den variant som ger den högsta begränsningssumman för transportören, varför förändringen inte inneburit någon lättnad för denne. I den nya konventionen ändrades begränsningsbeloppen, då inflation medfört att de existerande blivit felvisande. Från det att konventionen antogs, fram till 1979 angavs begränsningssummorna i den fiktiva valutan "Poincaré Francs". Dessa motsvarade 65,6 mg guld, enligt en fransk lag från 26 juni 1928. Namnet kommer från den franske

⁷¹Prop 1993/94:195 sid 242

⁷²Prop 1993/94:195 sid 244

⁷³Prop 1993/94:195 sid 244

⁷⁴Haag-Visbyreglerna artikel IV(5.a)

premiärministern Raymond Poincaré. Problemet med denna valuta var att den saknade koppling till reella valutor, varför omvandlingstabeller fick publiceras för att reglerna skulle kunna tillämpas i praktiken. För att undvika dessa bekymmer antogs 1979 "The Hague-Visby Special Drawing Rights Protocol", vilket införde enheten SDR i begränsningssammanhang. SDR bygger på en korg av de största valutorna och värdet publiceras löpande i dagstidningar. Reformen medförde att beloppen sattes till 666,67 SDR per lastenhet, eller 2 SDR per kilo last. Liksom i Haagreglerna skall dessa belopp endast tillämpas om godsets värde inte finns angivet i konossementet. I dagsläget tillämpar de flesta nationer SDR, men det finns fortfarande vissa som använder sig av Poincaré Francs.

Hamburgreglerna medför ytterligare förbättring för varuägaren genom att begränsningssummorna höjs. Vidare har man infört skilda summor för skadat gods respektive dröjsmålsskador. Skadas godset, eller går det förlorat under transporten, ansvarar transportören med 835 SDR per "package or other shipping unit". Alternativet är 2,5 SDR per kilo.⁷⁵

Om skadan uppstått genom att transporten är försenad i förhållande till det avtalade leveransdatumet är begränsningssumman 2,5 gånger frakten som skulle betalas för det förlorade godset, maximalt den totala frakten för hela transportavtalet. Slutligen finns det en regel som säger att transportörens maximala ersättningsskyldighet är begränsad till det belopp han blivit skyldig att utge om godset totalt förlorats.

I både Hamburgreglerna och Haag-Visbyreglerna förlorar transportören begränsningsrätten om skadan uppkommit genom uppsåtligt agerande från transportören. Hamburgreglerna har dessutom en reglering för transportörens agenter och anställda vilka vållat skada uppsåtligt.⁷⁶

Då begränsningssummorna utgår från lastenheter, s.k. kolli, måste detta begrepp ges en definition. Konventionerna innehåller ingen detaljerad sådan, förutom vid containertransporter. Hamburgreglerna specificerar dock att containern är ett kolli i sig själv om den skadas eller försvinner. En ytterligare skillnad är att Hamburgreglerna inte endast hänvisar till konossement, utan även till andra transportdokument då det gäller att avgöra antalet kolli.

5.8 Reklamation och preskription

5.8.1 Allmänt

För att transportörens ansvar skall realiseras krävs att mottagaren av godset reklamerar den uppkomna skadan inom en viss tidsperiod.

Om det trots reklamationen skulle finnas skilda åsikter om skadans orsak eller omfång kan det bli nödvändigt för mottagaren att väcka talan mot transportören för att få sin rätt. Rätten att väcka talan måste dock begränsas

⁷⁵Hamburgreglerna artikel 6.1

⁷⁶Hamburgreglerna artikel 8.1; Haag-Visbyreglerna artikel IV (5.e)

tidsmässigt för att transportören vid en viss tidpunkt skall veta att han inte längre riskerar krav från den aktuella motparten. Tidsperioden regleras genom preskriptionsregler.

5.8.2 Reklamation av lastskada

Sjölagens reglering av mottagarens reklamations tid bygger på Haag-Visbyreglerna.⁷⁷ Huvudprincipen är att mottagaren skall reklamera skador genom ett skriftligt påpekande innan godset lämnar hamnen. Detta skall innehålla alla de skador han upptäckt, eller borde ha upptäckt. För skador som är av den typen att de inte genast kunde upptäckas ges mottagaren en utvidgad tidsfrist att reklamera. Denna uppgår till tre dagar från att godset levererats.

Mottagarens plikt att reklamera inom viss tidsgräns är inte preklusiv, då underlåtande att uppfylla kraven endast medför att bevisbördan för godsets skick vid leveransen flyttas. Det inträder alltså en presumtion för att godset vid leverans var i det skick som anges i transportdokumentet.

Hamburgreglerna är mer generösa för mottagaren. För skador som upptäcks, eller borde upptäckts vid leveransen skall reklamationen inkomma senast en arbetsdag efter mottagande. Om skadan inte är uppenbar ges mottagaren hela 15 löpande dagar för att reklamera skadan.

En specialregel med ursprung i Hamburgreglerna säger att om det genomförs en gemensam besiktning av godset före leverans krävs ingen skriftlig reklamation för fel som då upptäcks.⁷⁸

I Haag-Visbyreglerna saknas det speciell reklamations tid för skada som uppkommit genom att godset levererats senare än avtalat. I nya sjölagen har dock en sådan införts, med Hamburgreglerna som inspiration.⁷⁹ För denna typ av skador har mottagaren en reklamationsfrist på 60 från leveransen. Grunden till denna relativt korta frist är att "...en dröjsmålskada normalt inte är svårt att konstatera och att ett dröjsmål normalt endast leder till ett beloppsmässigt mindre skadeståndsanspråk".⁸⁰

Genom att undertransportören givits en fristående roll i sjölagen kan skadelidanden numer även reklamera till denne med samma verkan som om reklamationen riktats till transportören.

I Hamburgreglerna finns även en reklamations tid för skador som avsändaren vållat transportören genom att lasten skadat skeppet. Denna anges till 90 löpande dagar.

5.8.3 Preskription av rätten att väcka talan i samband med lastskada.

Reglerna avseende preskription vid styckegodstransporter behandlas inte separat i SjöL 13 kap., utan har sammanförts med övriga preskriptionsregler i SjöL 19 kap. 19:1 punkt 5 reglerar preskriptionstiden för talan i samband

⁷⁷Kapitel 13, 38§; Haag-Visbyreglerna artikel III(6)

⁷⁸Hamburgreglerna artikel 19.3

⁷⁹Kapitel 13, §38 stycke 3

⁸⁰Prop 1993/94:195 sid 248

med godsskada, förlust, försening samt konossementansvar. Preskription inträder ett år från det att godset lämnats ut, eller skulle ha lämnats ut enligt konossementet.

Dessa regler är indispositiva vid styckgodstransport.

Preskriptionstiden överensstämmer i längd med Haag-Visbyreglerna, dock att dessa är dispositiva till avsändarens fördel. I denna konvention infördes vidare en möjlighet för transportören att väcka regresstalan mot undertransportör efter det att den ettåriga preskriptionstiden går ut. Förlängningen skall vara minst tre månader, eller den tid den aktuella domstolen tillämpar.⁸¹

Hamburgreglerna sätter den generella preskriptionstiden till två år. Tidsperioden skall räknas från datumet godset levererats, eller skulle ha levererats. Transportörens regressmöjlighet motsvarar Haag-Visbyreglerna genom att de tillåter väckande av sådan minst 90 dagar efter den egentliga preskriptionstiden utgått.

5.9 Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler i transportdokument

5.9.1 Allmänt

Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler förekommer i transportdokument. Frågan är huruvida svensk rätt accepterar att parterna i förväg avtalar om var tvist skall behandlas, eller om lagen anger kriterier för vilka jurisdiktioner som accepteras. Nedan kommer det att framgå att utvecklingen på detta område, liksom för övrigt inom styckegods-transporterna, går mot inskränkt dispositivitet.

5.9.2 Jurisdiktionsklausuler

Varken Haagreglerna eller Haag-Visbyreglerna innehåller speciella bestämmelser om jurisdiktion. Områden som inte reglerats genom konventionerna är som huvudregel dispositiva, vilket utnyttjas av redarsidan. Det sker genom att klausuler intas i konossementen, vilka säger att talan endast får väckas i den stat där redaren har sitt huvudsakliga driftställe.⁸² Det kan innebära problem, sett ur lastägarens synvinkel. För det första är det inte alltid helt självklart var transportörens driftställe skall anses vara.⁸³ Befinner sig det dessutom långt från det område där transporten utförs kan det innebära stora kostnader för lastägaren att föra process, vilket kan resultera i att han istället accepterar en mindre förmånlig förlikning. Klausulerna har underkänts av amerikanska domstolar, men i svensk rätt har de tidigare givits full verkan.⁸⁴

⁸¹Haag-Visbyreglerna artikel III (6.bis)

⁸²Conlinebill 1978, §3; Combiconbill 1995, §5

⁸³Prop 1993/94:195 s 167

⁸⁴NJA 1969:529

Genom Hamburgreglerna infördes en ny typ av reglering på området, vilken genom tvingande reglering syftade till att förbättra lastägarens möjligheter att väcka talan mot transportören. Grundprincipen är att talan skall kunna väckas på en plats som har nära samband med transportens utförande. Det kan vara där avtalet har ingåtts eller i last- eller loss- hamnen.⁸⁵ Talan får endast väckas vid dessa jurisdiktioner. Efter det att tvist har uppkommit får dock parterna avtala om vilken domstol som skall pröva saken.

Sjölagen reglerar frågan om jurisdiktionsklausuler i 60§ i 13:e kapitlet. Vid utarbetandet av den nya sjölagen lade sjölagsutredningen fram två förslag till denna paragraf.⁸⁶ Skillnaden var att det ena förslaget är anpassat till Haag-Visbyreglerna, medan det andra följer Hamburgreglernas uppläggning. Hamburgalternativet är något förmånligare för lastägaren. I propositionen fördes dock den första varianten vidare.⁸⁷ Innebörden är att förhandsavtal är förbjudna om de hindrar lastägaren att väcka talan vid någon av de anknutna domstolarna. Det gäller dock inte vid s.k. "cross-trade". Begreppet syftar på transporter som saknar anknytning till något av de nordiska länderna. Om Luganokonventionen från 16:e september 1988 säger annat gäller första stycket heller inte.⁸⁸

5.9.3 Skiljedomsklausuler

I många fall anser parterna att det är önskvärt att lösa en tvist genom skiljeförfarande. Fördelarna ligger dels i tidsaspekten, dels i att sekretessen blir möjlig att uppehålla.

Haagreglerna och Haag-Visbyreglerna saknar reglering av denna typ av klausuler. Genom Hamburgreglerna infördes även detta i konventions- texten.⁸⁹ Orsaken var att då man begränsade rätten till jurisdiktionsklausuler i transportdokumenten uppstod också ett behov av att reglera förekomsten av skiljeförfarande.⁹⁰

Principen är att skiljedomsförfarande är godkänt, dock med det kravet att det måste utföras i en stat som skulle haft jurisdiktion enligt artikel 21, samt att avgörandet görs enligt konventionens regler.

Sjölagens reglering motsvarar i stort innehållet i Hamburgreglerna.⁹¹ Skiljedomsförfarande godkänns om det görs i stat som har jurisdiktion över avtalet enligt 60§ och om det följer sjölagens regler om styckegodstransport. Liksom ovan skall denna paragraf endast tillämpas på inomnordiska transporter.

⁸⁵Hamburgreglerna artikel 21

⁸⁶SOU 1990:10 s 37

⁸⁷Prop 1993/94:195 s 261

⁸⁸Prop 1993/94:195 s 263

⁸⁹Hamburgreglerna artikel 22

⁹⁰Ds Ju 1977:6 s 55

⁹¹Kapitel 13, 61§

6. Rättsläge: Internationellt

6.1 Inledning

I detta kapitel skall jag redogöra för, samt jämföra hur, transportansvaret regleras i två av de största och viktigaste staterna på området. Den första är Storbritannien, på grund av landets särställning inom sjörätten, både historiskt och aktuellt. Alltjämt anger en stor del av upprättade certepartier och konossemet att uppkommen tvist skall avgöras i London, enligt engelsk rätt.⁹² Den andra staten som skall behandlas är USA. Landet är intressant dels på grund av dess storlek och inflytande, dels för att det historiskt sett har haft motstående intressen i förhållande till Storbritannien. Även i detta fall finns det certepartier som hänvisar till landets rätt.⁹³

Då de båda staterna historiskt och även i dagsläget representerar skilda intressen i sjöfartssammanhang är det intressant att se hur deras ansvarsreglering förhåller sig till konventionerna som finns på området, vilka ju har tyngdpunkten något olika.

Frågan är om det fortfarande är så att de engelska redarna påverkar lagstiftning och rättstillämpning i en riktning som gynnar dem, medan de starka amerikanska varuägarintressena verkar för ansvarsfördelning som är strängare för redarna?

Jämförelsen blir också intressant då länderna har delvis gemensam rättstradition, där common law ligger i grunden.

Uppläggningsen av genomgången skall i möjligaste mån överensstämma med den som jag använt för det svenska rättsläget. För översiktens skull skall jag först redogöra för vilka rättskällor som är aktuella i respektive stat.

Anges inget särskilt är regleringen i Haagreglerna och Haag-Visbyreglerna identisk.

6.2 Rättskällor

6.2.1 Storbritannien

Den huvudsakliga regleringen av transportansvaret i engelsk rätt finns i Carriage of Goods by Sea Act(COGSA, UK), vilken antogs första gången 1924.⁹⁴ Genom denna lag anslöt sig staten till Haagkonventionen, vilken tillämpades tills den ersattes av en ny COGSA. Denna antogs 1971 och gav Haag-Visbyreglerna kraft av lag.⁹⁵ Lagen trädde inte i kraft förrän 23 juni 1977, då Haag-Visbyreglerna blivit ratificerade av tillräckligt antal stater för att träda i kraft. Lagen är indispositiv och varje försök att friskriva sig från

⁹²Shellvoy 5, part II p.43; P&O Nedlloyd Bill p.24

⁹³NYPE 93, (45)

⁹⁴UK 1924 c.22

⁹⁵UK 1971 c.19 subsection 1

de plikter den skapar är "null and void". De områden som inte regleras av Haag-Visbyreglerna är dock fortfarande fria för parterna att avtala om.

Nästa förändring var anpassandet av regleringen till SDR-protokollet från 1978. Det gjordes genom Merchant Shipping Act 1981, vilken trädde i kraft 14 februari 1984.⁹⁶

Den 16 september 1992 antogs en ny COGSA, vilken innehållsmässigt skiljer sig från de föregående då den främst reglerar användandet av transport-dokument, såsom sjöfraktsedlar och konossement.⁹⁷ Lagen behandlar inte själva transportansvaret, men bland annat frågor som vem som är rättmätig innehavare av ett konossement samt vem som har rätt att väcka talan mot en transportör. COGSA från 1992 ersatte Bill of Lading Act från 1855.

I stora drag kan man säga att den engelska regleringen av transportansvaret följer Haag-Visbyreglerna. COGSA 71 gör endast smärre justeringar. Vid den följande genomgången kommer jag därför att ange konventionens artiklar som rättskälla.

6.2.2 USA

Den amerikanska regleringen av transportansvaret är något mer komplex än motsvarande i Storbritannien.

Förutsättningarna för styckegodstransporter som styrs av ett konossement anges dels i Harter Act och dels i Carriage of Goods by Sea Act (COGSA, US).⁹⁸ I Harter Act, vilken antogs som en kompromiss mellan redarsidan och varuägarintressen, infördes culpaansvar för transportören och en plikt att hålla skeppet sjövärdigt. Som motvikt gavs transportörerna möjligheten att undvika ansvar i en rad fall. Innebörden av dessa regler är att transportören inte blir ansvarig för skador som uppkommit genom de angivna orsakerna, även om skeppet bedöms varit icke sjövärdigt vid resans början på grund av bristande tillsyn. COGSA, US antogs 16 april 1936 och införde Haagreglerna i den amerikanska rätten. Konventionen är dock inte intagen i sin helhet, utan artiklarna är införda i respektive "section" i lagen.

De två lagarna har delvis olika, delvis överlappande, tillämpningsområde, vilket skulle kunna skapa problem. Dessa blir dock inte så stora som kunde förväntas. Delvis beror detta på att mycket är gemensamt, då COGSA bygger på Haagreglerna, vilka i sin tur i förlängningen bygger på Harter Act, delvis då många certepartier hänvisar till COGSA även för de delar av transporten som egentligen styrs av Harter Act..

Konossementets rättsverkningar regleras i Federal Bills of Lading Act, även kallad "The Ponderome Act", vilken ger konossement full negotiabilitet.⁹⁹

⁹⁶UK 1981 c.10

⁹⁷UK 1992 c.50

⁹⁸46 USCA-Shipping section 190-196, section 1300-1315

⁹⁹49 USCA section 81-124

6.3 Definitioner av centrala begrepp

6.3.1 Allmänt

Definitioner av centrala begrepp görs i COGSA, US, i section 1301. Denna bygger på de definitioner som finns i Haagreglerna, artikel 1. COGSA, UK bygger på Haag-Visbyreglerna, vilka i detta avseende är identiska med Haagreglerna. Harter Act innehåller inga speciella definitioner.

Slutsatsen är att de viktiga begreppen definieras lika i Storbritannien och USA. Här följer nu en genomgång av dessa.

6.3.2 "Carrier"

Definitionen av transportör, "carrier", omfattar endast skeppets ägare eller befraktare, vilken ingår transportavtal med en avsändare. Begreppet inkluderar ej person som ingår avtalet, men som överlåter utförandet av transporten till en undertransportör.

I både amerikansk och engelsk rätt benämns redare som ägnar sig åt linjetrafik, dvs. erbjuder transporttjänster åt allmänheten, "common carrier". Motsatsen är "private carrier", dvs. rederier vilka endast utför transporter åt en uppdragsgivare. Som exempel på det senare kan förhållandet mellan Gorthon Line och SCA Transforest nämnas. Ytterligare en kategori är de tramprederier som åtar sig enskilda transporter över hela världen.

Att klassificeras som common carrier innebär att redaren åläggs vissa skyldigheter men också att han ges vissa rättigheter. De regler som behandlas i detta kapitel gäller i första hand för common carriers, då deras transporter styrs av konossement, medan andra oftast har ett certeparti i botten.

6.3.3 "Contract of carriage"

Definitionen av "contract of carriage" avgör vilken kontraktsmässig grund ett transportavtal skall ha för att lagen, respektive konventionen, skall tillämpas. COGSA, US säger, liksom Haag-Visbyreglerna, att det skall finnas ett konossement, eller liknande innehavarpapper som reglerar transporten. Som ett tillägg anges att konossement som utges i samband med ett certeparti, sk. trampkonossement, omfattas då avsändaren överlåtit det till tredje man. Anledningen är att konossementet i den situationen reglerar villkoren för transporten mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Definitionen skiljer sig från Hamburgreglerna och den svenska sjölagen, vilka både tillämpas oberoende om det föreligger konossement eller inte.

6.3.4 "Goods"

Endast de varor som omfattas av definitionen skyddas av lagarnas regler. COGSA, US definierar begreppet på samma sätt som COGSA,UK.

Huvudregeln är att alla typer av varor som transporteras som styckegods faller under definitionen. Det finns dock två viktiga undantag, för vilka transportören inte ansvarar för. Det första undantaget säger att reglerna inte gäller vid transporter av levande djur.¹⁰⁰ Grunden till detta är, vilket angivits ovan, de särskilda risker det för med sig att transportera djur.

I Harter Act finns ett motsvarande undantag.¹⁰¹ Enligt detta är transportören fri att införa önskade friskrivningsklausuler i konossementet. Dessutom har han ingen plikt att utställa konossement, vilket skulle påföra honom vissa skyldigheter.

Transport av last på skeppets däck omfattas inte heller av COGSA, UK eller US, förutsatt att transportavtalet uttryckligen stadgar att lasten skall gå på däck. Detta framgår av ett rättsfall från 1953, där klausul i konossementet gav transportören rätt att transportera godset på däck, varför han inte blev ansvarig för skada på lasten.¹⁰² Motiveringen för undantaget är densamma som för levande djur, alltså den större riskexponeringen.

6.3.5 "Ship"

Definitionen av detta begrepp "ship" skiljer sig något mellan Haagreglerna, dvs. COGSA, US och Haag-Visbyreglerna, dvs. COGSA UK. Skillnaden är marginell men kan trots det få viss betydelse. I båda regelverken definieras skepp som farkost ämnad att transportera varor, men de tidigare reglerna säger att transporten skall ske "..by sea.." medan efterföljaren endast kräver att transporten går "..by water..". Begreppet "..by water.." är något vidare i sitt omfång, vilket kan få betydelse för vilka transporter som omfattas av reglerna. Som exempel kan nämnas transporter som går på kanaler, vilka knappast kan kallas "sea". Reglernas tillämpningsområde har alltså utvidgats i viss mån.

6.3.6 "Carriage of goods"

"Carriage of goods" kan närmast översättas med begreppet styckegods-transport, men definitionens viktiga funktion är att ange ramarna för transportörens ansvarsperiod. Haagreglerna och Haag-Visbyreglerna är i detta sammanhang identiska, då båda tillämpar tackle to tackle-principen. COGSA, US säger i section 1307 att det står parterna fritt att avtala hur ansvarets skall regleras före, respektive efter lastning och lossning. Section 1311 ger att COGSA inte skall ersätta Harter Act för de transporter där denna är tillämplig före lastning och efter lossning.

I Harter Act finns ingen motsvarande begränsning i ansvarsperioden, vilket får tolkas som att ansvarsregleringen tillämpas under hela den tid transportören har godset i sin besittning.

¹⁰⁰Section 1301 (c)

¹⁰¹Section 195

¹⁰²Svenska Traktoraktiebolaget v Maritime Agencies(Southampton) Ltd [1953] 2 QB 295

6.4 Reglernas tillämpningsområde

6.4.1 Allmänt

Avgränsningen av lagarnas tillämpningsområde skiljer sig åt, dels internt i USA, dels mellan Storbritannien och USA.

De båda amerikanska lagarna har delvis överlappande geografiskt tillämpningsområde, men den potentiella kollisionen löses genom att de har olika ansvarsperioder, dvs. i de fall de reglerar samma transport gäller de för olika perioder i dess utförande.

Den engelska regleringen är tydligare då Haag-Visbyreglerna klart anger vilka geografiska områden transporten skall gå mellan för att konventionen skall bli tillämplig.

6.4.2 Geografisk tillämplighet

Det engelska rättsläget står att finna i COGSA UK, subsection 1, vilken hänvisar till Haag-Visbyreglerna artikel X. Huvudregeln är att reglerna blir tillämpliga på internationella styckegodstransporter som utgått från stat som är ansluten till konventionen, eller då konossementet utfärdats i sådan stat. Parterna har också en möjlighet att göra lagen tillämplig genom att avtala om det i konossementet. Det är ett krav att konossementet föreligger.

Subsection 1.3 medför att konventionens tillämpningsområde utvidgas till att omfatta även inrikes transporter i Storbritannien. Syftet med detta var att ge reglerna så stor tillämplighet som möjligt. I förhållande till COGSA 1924, vilken byggde på Haag-reglerna, är det en kraftig utvidgning då de endast tillämpades om konossementet var utställt i Storbritannien, inklusive Nordirland.

Om transportdokumentet är icke-negotiabelt blir reglerna tillämpliga endast då parterna avtalat om det.

Man skall notera att reglerna blir tillämpliga på transporter där konossementet skall utfärdas, men så inte skett då skadan inträffar. Det framgår av "Pyrene Co Ltd v. Scindia Navigation Co." där godset skadades under lastning, före utfärdande av konossementet.¹⁰³ Transportören beviljades trots det ansvarsbegränsning enligt reglerna, då man haft för avsikt att utfärda konossementet.

De båda amerikanska lagarna har tillsammans ett tillämpningsområde som motsvarar det engelska. Tillämpligheten för COGSA, US framgår av section 1300. Varje transport som regleras av ett konossement och som anlöper eller utgår från hamn i USA skall underställas reglerna. I section 1312 framgår det klart att COGSA inte är tillämplig på inrikes transporter i USA, såvida parterna inte avtalat om det i konossementet. Stycket stadgar även att det i konossementet för alla internationella transporter som utgår från USA skall intas en klausul som uttryckligen säger att COGSA, US är tillämplig. Harter Act har ett vidare tillämpningsområde än COGSA, US. Alla inter-nationella

¹⁰³[1954]2 QB 402

transporter till och från amerikanska hamnar, samt alla inrikes transporter i USA omfattas av lagen.

De två lagarnas olika tillämpningsområde, sammantaget med de olika ansvarsperioderna gör att de kommer att tillämpas enligt följande. Internationella transporter mellan amerikansk och utländsk hamn styrs av Harter Act från den tidpunkt varorna kommer i transportörens besittning tills de lastas ombord, samt från lossningen till det levereras till mottagaren. Under tackle to tackle-perioden är transporten underställd COGSA, US. Om transporten håller sig inrikes mellan två amerikanska hamnar regleras transportansvaret av Harter Act under hela den tid transportören har godset i sin varutäkt. Både COGSA, US och Harter Act är indispositiva då det gäller avtalsmässiga försämringar av varuägarens ställning. Även avtal om att annat lands lag skall gälla är ogiltigt om det minskar ansvaret för transportören. Däremot har parterna möjlighet att avtalsvägen göra COGSA, US tillämplig under de perioder, utöver tackle to tackle, under vilka transportören har godset i sin besittning på internationella transporter. För resor inom USA finns möjligheten att göra COGSA, US tillämplig för hela tiden godset är i transportörens varutäkt.

6.5 Grunden för transportörens ansvars vid lastskador

6.5.1 Allmänt

Den centrala reglerna i alla rättskällor som behandlar transportansvar vid stycke-godstransporter är de som bestämmer på vilka grunder transportören blir ansvarig för skador på lasten. Traditionellt har transportören haft ett strikt ansvar. Enda möjligheterna att undvika ersättningsskyldighet var att visa att skada uppkommit genom naturliga händelser utanför människans kontroll, att skadan beror på agerande från fiendestat eller att varan hade ett inneboende fel som orsakade felet. I samtliga fall skulle transportören också visa att han inte agerat oaktsamt. Dessa är de s.k. "common law-undantagen". Kännetecknande för dessa och andra undantag som förekom i konossementen var att de inte fanns nedtecknade i lag.

Första regleringen i bindande lag av transportörens ansvar var Harter Act, 1893, vilken ligger till grund för alla de konventioner på området som kommit under 1900-talet. Av detta följer också att både COGSA UK och COGSA US ligger nära Harter Act på detta område. Det är också delvis av detta skäl som USA:s dubbelreglering på området inte orsakar så stora problem. Lagarna är helt enkelt relativt lika varandra.

6.5.2 Ansvar för fysisk lastskada

Transportansvaret i samtliga lagar bygger på principen som formulerades i Harter Act. Orsaken är naturligtvis att lagen varit inspirationskälla till de konventioner som de senare lagarna grundas på. Principen har fått namnet

Haagregelkompromissen, efter det faktum att konventionen från 1924 tillämpar den.¹⁰⁴

Grundregeln i Harter Act ålägger transportören ett culpaansvar för skador som uppkommer under hanteringen av lasten. Dett uppnås genom att de totala friskrivningar från ansvar som redarna vid tidpunkten tillämpade förbjuds.¹⁰⁵ Enligt stycket skall detta gälla på alla transporter till och från USA, vilket främst riktade in sig på de engelska redarnas friskrivningar.

Transportören åläggs vidare en plikt att hålla skeppet sjövärdigt vid resans början. Skyldigheten är, till skillnad från plikten enligt common law, inte absolut, utan kravet är att transportören skall uppvisa "due dilligence", dvs. tillbörlig aktsamhet.¹⁰⁶ Samma sektion förbjuder också transportören att friskriva sig från plikten att hantera godset på ett aktsamt sätt.

Innebörden i begreppet "due dilligence" har tolkats i en mängd rättsfall i både England och USA.¹⁰⁷ Slutsatsen är att det inte är tillräckligt att transportören gör så gott han kan, utan att det finns vissa objektiva krav han måste klara för att sägas ha uppfyllt sin plikt. Dessa krav är inte klart definierade utan varierar från situation till situation. Vidare ökar de efterhand som ökad kunskap och kännedom uppnås om faktorer som påverkar skeppets sjövärdighet. Transportörens plikt är personlig, vilket innebär att han inte kan undkomma sitt ansvar genom att delegera uppgiften. I fallet "The Amstelslot" fastslogs att transportören ansvarade för både egna anställda, självständiga yrkesutövare och även agerande av inspekörer från Lloyds.¹⁰⁸ I fallet gällde det skada på vetelast orsakad av att motorerna upphört fungera, vilket berodde på materialutmattning. Transportören hade låtit en inspektör från Lloyds inspektera skeppet då han förvärvade det och denne hade inte funnit materialtröttheten. Transportören undgick dock ansvar då inspektören ansågs ha utfört sitt arbete på ett aktsamt sätt.

Fallet "The Muncaster Castle" visar att transportören inte heller med framgång kan hävda att han saknade personlig kunskap att kontrollera utfört arbete. Oxtunga skadades på grund av att saltvatten kom in i lastrummen genom ventiler som inte var korrekt förslutna. Ventilerna hade undersökts av en etablerad firma, vilken på ett oaktsamt sätt hade misslyckats med att stänga dem efter inspektionen. Transportören blev ansvarig då han inte ansågs ha uppvisat "due dilligence". Domarens motivering var "...no other solution is possible than to say that the shipowner's obligation of due dilligence demands due dilligence in the work of repair by whomsoever it may be done".

Begreppet sjövärdigt kräver en analys. Grundkravet är att skeppet skall "reasonably fit to carry the cargo which she has undertaken to transport".¹⁰⁹

¹⁰⁴SOU 1990:13 s 73

¹⁰⁵Section 190

¹⁰⁶Section 191

¹⁰⁷The Muncaster Castle[1961] 1 Lloyd's Rep 57

¹⁰⁸(1963) 2 Lloyds Rep 223

¹⁰⁹The Silvia, 171.US 462,464,19 S.Ct.7,8,43 L.ed.241(1898)

Begreppet omfattar skeppets konstruktion, utrustning, besättning och lastning, dvs. både nautisk och kommersiell sjövärdighet. Skeppet skall vara i stånd att tåla väder och andra förhållanden som kan förväntas på den aktuella resan. Skadas gods av förhållanden som inte kan anses som ovanliga uppstår en presumption för att skeppet inte var sjövärdigt vid avgång, vilket medför ansvar för transportören. Man skall notera att plikten att tillse att skeppet är sjövärdigt slutar då resan börjar.

Transportörens rättigheter och skyldigheter enligt COGSA, US grundas i section 1302. Detta är dock endast en inledande reglering, vilken hänvisar till de materiella reglerna i section 1303 och 1304.

COGSA, US ålägger, liksom Harter Act, transportören en plikt att vara "due dilligent" då det gäller skeppets sjövärdighet vid resans början, samt att behandla godset på ett aktsamt sätt från lastning till lossning.

Storbritanniens COGSA innehåller i princip ingen självständig reglering av grunderna för transportansvaret. Section 3 innehåller den enda kompletteringen, vilken poängterar att transportörens plikt att hålla skeppet sjövärdigt vid resans början inte skall vara strikt. I övrigt hänvisar section 1.1 till Haag-Visbyreglerna, vilka ges kraft av lag. Följden blir att det engelska transportansvaret står att finna direkt i konventionstexten.

Liksom i de amerikanska reglerna åläggs transportören att hålla skeppet sjövärdigt vid resans början.¹¹⁰ Sjövärdigheten innefattar skeppets skick, effektiviteten hos besättningen och utrustningen, samt skeppets lastduglighet.¹¹¹

Aktsamhetskravet är detsamma som ovan, nämligen att transportören uppvisat "due dilligence".¹¹² Liksom ovan gäller att transportören är ansvarig även för hans anställdas agerande.¹¹³

Generellt kan sägas att artikel III i Haag-Visbyreglerna är materiellt identiskt med section 1303 i COGSA, US. Följden blir att ansvars-regleringen är densamma.

6.5.3 Ansvar vid deviation

Avsiktliga avvikelser från den avtalade kursen har traditionellt ansetts vara ett allvarligt avtalsbrott från transportörens sida. Det finns dock ett reelt behov för skepp att under vissa omständigheter göra avvikelser utan att behöva reflektera över eventuellt ökat ansvar för lastskador. Behovet uppstår framförallt i samband med undsättande av haverister, där skeppet kan göra en insats för att rädda människoliv och egendom.

I Harter Act medges transportören ansvarsfrihet både för konkreta lastskador som uppkommer under dessa förutsättningar och dels för det avtalsbrott som deviationen i sig innebär.¹¹⁴

¹¹⁰Haag-Visbyreglerna artikel III

¹¹¹The Aquacharm[1982] 1 All ER 390, [1982] 1 WLR 119, CA

¹¹²Hammet Ltd v Crabb(1931) 145 LT 638, [1931] All ER Rep 70

¹¹³W Angliss & Co (Australia) Proprietary Ltd v Peninsular and Oriental Steam Navigation Co[1927] 2 KB 456,96 LJKB 1084

COGSA, US har motsvarande reglering.¹¹⁵ Transportören blir inte ansvarig för godsskada under räddning eller räddningsförsök och inte heller för deviationer i detta avseende, eller annat, förutsatt att de är rimliga. Lagen säger att det skall presumeras att deviationer för att lasta eller lossa gods eller passagerare är oförsvarliga.

Haag-Visbyreglernas regler om deviation finns i artikel IV (4). Innehållet är i princip identiskt med det i COGSA, US. Det finns omfattande praxis rörande frågan vad som är en godtagbar deviation. Britiska domstolar har tolkat begreppet restriktivt.¹¹⁶ Man menar att för att en deviation skall vara acceptabel skall den vara av sådan typ att ingen normal lastägare skulle invända mot den. Möjligheten att avvika från kursen för att rädda liv har sitt ursprung i common law.¹¹⁷ I Common law finns vidare en möjlighet för transportören att avvika för att undvika fara som hotar skeppet eller lasten. Detta kan ses som ett utslag av transportörens allmänna omsorgsplikt i förhållande till godset.

6.5.4 Däckslast och transport av levande djur

Frågan om transportörens ansvar för gods vilket transporteras på däck regleras inte speciellt i Harter Act. För transportören gäller således samma förutsättningar som för övrig last.

Redan i definitionen av begreppet "goods" i COGSA, US, framgår det att däckslast inte omfattas av lagens ansvarsreglering om transporten sker enligt avtal.¹¹⁸ Det står således parterna fritt att avtala vilka förhållanden som skall gälla.

Haag-Visbyreglerna, artikel 1(c) utesluter däckslast på motsvarande sätt som den amerikanska regleringen. COGSA, UK section 1.7 innehåller dock en specialreglering. Om Haag-Visbyreglerna blir tillämpliga genom att parterna i ett negotiabelt, eller icke-negotiabelt, transportdokument vilket gäller däckslast, eller levande djur, avtalat om det, gäller inte artikel 1(c). I det fallet blir Haag-Visbyreglerna alltså tillämpliga även dessa typer av transporter.

6.6 Perioden för transportörens ansvar

Man får inte en fullständig bild av transportörens ansvar om man inte klargör under vilken del av transportprocessen ansvaret skall tillämpas. I den svenska sjölagen, liksom i Hamburgreglerna, är transportören ansvarig

¹¹⁴Section 192, in fine

¹¹⁵Section 1304 (2),(4)

¹¹⁶[1931] 39 L1LR 101 att p. 111

¹¹⁷Scaramanga v Stamp (1880) 5 COD 295 at p.304

¹¹⁸Section 1301 (c)

under hela den tid han har godset i sin varutäkt. Denna princip har gamla rötter och återfinns också i Harter Act.¹¹⁹

COGSA, US, vilken alltså bygger på Haag-reglerna, tillämpar en förkortad period för transportörens ansvar. Detta framgår av definitionen av "carriage of goods", dvs. styckegodstransport.¹²⁰ Lagen skall endast tillämpas från det att lastningen påbörjas tills tidpunkten då lossningen är genomförd. Det är alltså den s.k. tackle to tackle-principen. Hur denna period skall bedömas framgår bland annat av fallet "Pyrene Co Ltd. v Scindia Steam Navigation Co Ltd från 1954.¹²¹ I detta ansågs godset omfattas av transportörens ansvar trots att det skadades innan det passerade skeppsrelingen. Ansvarsperioden börjar alltså redan i lastningens initialskede.

Antagandet av Haag-Visbyreglerna innebar ingen förändring av denna princip, utan den står att finna i artikel 1(e). Genom COGSA, UK blir det engelsk lag.

6.7 Undantag från huvudregeln för transportörens ansvar

6.7.1 Allmänt

Transportörens har i samtliga aktuella lagar vissa möjligheter att undkomma ansvar för skador han enligt huvudregeln egentligen ansvarar för. Det finns en rad olika undantag, med varierande ursprung och tillämplighet. Vissa har sin grund i common law, vissa har vuxit fram som klausuler i konossementen och en tredje grupp har introducerats genom konventionerna.

I detta stycke skall jag behandla undantagen i den tur de har formulerats i bindande lagar, varför jag inleder med Harter Act.

6.7.2 Harter Acts ansvarsundantag

Det första undantaget är det som i dag kallas nautiskt fel, vilket innebär att transportören inte blir ansvarig för skador på lasten som uppkommer genom felaktig eller oaktsam navigering, eller annat handhavandefel med skeppet.¹²²

Det skall röra sig om en handling, underlåtenhet eller försummelse av kapten, besättning eller lots i navigationen eller handhavandet av skeppet. Undantaget motsvarar det som finns i svenska sjölagen.

Begreppet navigation är relativt klart definierat i praxis. Det kan t.ex. tillämpas i situationer då skeppet gått på grund eller då det kolliderat med ett annat skepp.¹²³

¹¹⁹Section 190

¹²⁰Section 1301 (e)

¹²¹[1954] 2 QB 402

¹²²Section 192

¹²³The Portland Trader[1964] 2 Lloyd's Rep 443; The Xantho(1887) 12 App Cass 503

Vad som skall anses som handhavande av skeppet framgår bl.a. av ett fall, där man fastslog att felaktigt hanterande av kylsystemet inte var del av handhavande av skeppet.¹²⁴ Rätten motiverade sitt beslut med följande resonemang: "...the words of article IV, para 2(a) appear to be connected with matters directly affecting the ship as a ship, and not with matters affecting exclusively, or even primarily, the cargo, even though such matters involves the use of the ship".

Gränsdragningsproblem kan uppstå om handlingen berör både skeppet och lasten. I praxis har man avgjort frågan så att transportören beviljats ansvarsfrihet om handlingen främst hänfört sig till skeppet.¹²⁵

Transportören blir inte ansvarig om skadan orsakats av havets faror. Detta undantag gäller alla farbara vatten, inte endast öppna havet.

Havets faror, "perils of the sea", är ett undantag som traditionellt funnits för transportören, Det har sitt ursprung i common law. För att med framgång kunna åberopa detta undantag krävs det att transportören kan visa att skadan har orsakats av mycket speciella omsändigheter till som endast kan inträffa till sjöss.

Begreppet har ett vidare tillämpningsområde än undantaget "Act of God" och inkluderar även kollisioner och grundstötningar.¹²⁶ Förutsättningen är att transportören inte agerat culpöst och på så sätt orsakat skadan.

Som exempel kan följande ges. Ett skepp kom in i en orkan, men transportören beviljades inte ansvarsfrihet då de uppkomna skadorna berodde på att lasten stuvats på ett bristfällig vis. Skeppet var alltså inte sjövärdigt, vilket innebar att transportören inte uppfyllt sina plikter.

Att det inte är helt omöjligt för transportören att undslippa ansvar på denna grund framgår av fallet "Bunga Seroja", där transportören bedömdes ha vidtagit tillräckliga åtgärder före avgång, trots att metall som fraktades i containers skadades i en inte allt för kraftig storm. Rätten menade att undantaget kunde åberopas trots att stormen inte var omöjlig att förutse.¹²⁷

"Guds handlingar", dvs. händelser av en typ som inte på något sätt beror på mänskliga handlingar och inte kunde förutses ger även det ansvarsfrihet.¹²⁸ Det krävs inte att det rör sig om någon exceptionell händelse, utan stormar, blixtnedslag och temperaturförändringar räcker, såvida de var omöjligt att förutse dem. I fallet "Siordet v Hall" blev transportören ansvarig då godsskador uppstod när vatten frös i ledningar ombord.¹²⁹ Rätten menade att han borde förutsett detta och agerat för att hindra det.

Transportören undslipper ansvar om skadan orsakats av "public enemies". Begreppet motsvarar undantaget som i common law benämns "Act of Queen's Enemies". Skadas godset av stat, eller medborgare i stat, med

¹²⁴Foreman and Ellams Ltd v Federal Steam Navigation Co Ltd[1928] 2 KB 424,97 LJKB 525

¹²⁵The Glenochil[1896] P10 at p 19

¹²⁶The Xantho (1887) 12 App Cas 503

¹²⁷[1994] 1 Lloyd's Rep 455 at p. 470

¹²⁸Nugent v Smith (1896) 1 CPD 423 at p. 444

¹²⁹(1828) 4 Bing 607

vilken egna staten är i krig blir undantaget aktuellt. Undantaget inkluderar inte piratdåd eller liknande.¹³⁰

Slutligen undviker transportören ansvar för skador som beror på inneboende fel, bristande packning, kvarhållande under rättslig process eller för skador som orsakats av avsändaren eller någon han ansvarar för. Undantaget för skada som orsakats av inneboende fel i godset har sitt ursprung i common law. Transportören kan genom detta undvika ansvar för frukt eller annan känslig last som försämras. Det kan också tillämpas på bulktransporter av t.ex. olja, vilken minskar något i volym under transporten på grund av hanteringen.¹³¹

6.7.3 Undantag enligt COGSA, US

Denna lag antogs för att föra in Haagreglerna i amerikansk rätt. Haagreglerna bygger mycket på Harter Act, även vad gäller undantag från ansvar, men antalet undantag har utvidgats kraftigt genom införandet av den så kallade "katalogen".¹³² Under rubriken "Uncontrollable causes of loss" anges undantag från (a)-(q), där samtliga från Harter Act finns, men även en rad nya. Liksom i Harter Act beviljas transportören ansvarsfrihet för skador på lasten som uppstått genom fel i navigeringen eller annat handhavande av skeppet. För närmare analys hänvisas till stycket om Harter Act.

Brandundantaget finns inte i Harter Act. Istället reglerades risken för att gods skadas genom brand ombord genom "The Fire Statue", 1851.¹³³ Transportören blir enligt denna inte ansvarig för skador av denna typ, såvida branden inte vållats genom "..the design or neglect.." från transportörens sida.

I Haag-reglerna och därför i COGSA, US finns specialreglering av frågan. Fortfarande skall dock "Fire Statue" användas om Harter Act är tillämplig på transporten. Enligt COGSA, US, liksom i svenska sjölagen, slipper transportören ansvar endast om han kan visa att branden inte orsakats av hans personliga agerande. I ett rättsfall från 1959 skadades last då ett skepp förstördes genom brand som orsakats av oaktsamhet hos officer ombord. Transportören undslapp inte ansvar då det inte ansågs att han uppfyllt kraven på tillbörlig aktsamhet i artikel III.¹³⁴

Är transportören en juridisk person uppstår, liksom i svenska sjölagen, problemet med att avgöra vems agerande som skall anses vara upphovet till egenfel. För undantaget inte skall kunna tillämpas krävs att person i ledande ställning, som persofinierar bolaget, har agerat på ett sätt som orsakat branden. I fallet "Lennard's Carrying Co v Asian Petroleum Co" ansågs

¹³⁰Russel v Nieman (1864) 17 CB (NS) 163 at p. 174

¹³¹Wilson, sid 247

¹³²Section 1304

¹³³46 USCA section 182

¹³⁴Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd [1959] AC 589, [1959] 2 All ER 740 PC

oaksamt agerande av en ledande företrädare för den firma som redaren anlitat för att driva skeppet utgöra egenfel av redaren.¹³⁵

Enligt både den amerikanska och den engelska rätten krävs det att det förekommit öppen flamma för att undantaget skall aktualiseras. I de skandinaviska länderna räcker det att godset skadats av glöd.

Bevisbördan för att godset skadats genom brand ligger på transportören, varefter varuägaren skall visa att branden orsakats av personlig culpa på transportörens sida.

Liksom i Harter Act blir transportören inte ansvarig för skador som orsakats av "perils of the sea". Begreppet definieras på samma sätt, varför jag hänvisar till genomgången ovan.

Ytterligare ett av de klassiska undantagen är naturliga händelser, Act of God, vilket återfinns i common law och i Harter Act. Regleringen i COGSA, US motsvarar den i Harter Act.

Act of war respektive act of public enemies är undantag som transportören kan åberopa om lastskador uppkommit genom krigshandling, oberoende av om flaggstaten är inblandad eller ej. I detta sammanhang kan undantaget för "arrest of princes, rulers or people, or seizure under legal process" nämnas. Undantaget är närmast en utvidgning av krigsundantaget, samt "riots and civil comotions" och karantänbeslut.

Orsakas lastskadan av konflikt på arbetsmarknaden, dvs. strejk eller lock-out, har transportören en möjlighet att undslippa ansvar. Det krävs dock att han kan visa att han vidtagit alla rimliga åtgärder för att godset inte skulle skadas. Han har även att visa att skadan verkligen uppstått på grund av konflikten och inte genom hans eget culpösa agerande. Definitionen av begreppet strejk har vidgats under senare år. I fallet "New Horizon" ges en sammanfattande definition av Lord Denning.¹³⁶ Grundprincipen i definitionen är att orsaken till arbetsnedläggningen måste vara att förbättra sina villkor eller på annat sätt uttrycka missnöje. Nedläggningar på grund av rädsla för yttre faktorer, t.ex. risk för ubåtsbeskjutning, omfattas inte.

Transportören blir inte ansvarig om skadan beror på avsändarens, eller avlastarens, agerande. Detta inkluderar även de som ingår i deras ansvarsgrupper.

Det finns en rad undantag som hänför sig till skador vilka på olika sätt orsakats av bristande emballering av lasten eller fel som funnits i godset vilka inte kunnat upptäckas.

Har transportören utfärdat ett konossement utan anmärkningar kan han endast åberopa fel i paketeringen om felet var dolt då godset lastades ombord. Det krävs dock endast att transportören genomför en "..reasonable

¹³⁵[1915] AC 705

¹³⁶[1975] 2 Lloyd's Rep 314

inspection".¹³⁷ Fallet gällde frusa ägg från Kina, vilka var packade på ett undermåligt sätt. I annat fall innebär det endast att han får ett ökat ansvar att möjligt åtgärda felet. Undantaget gäller även för det fallet att annat gods är undermåligt paketerat och skadar den aktuella lasten.¹³⁸

För inneboende fel i godset gäller motsvarande som under Harter Act, se ovan.

För skicket på själva skeppet finns ett undantag som medför att transportören kan undvika ansvar även om skeppet visar sig vara icke sjövärdigt. För att det skall vara möjligt krävs att felet som vållat skadan var sådant att det inte hade kunnat upptäckas av en professionell person med uppgift att undersöka skeppet.

Sista punkten i katalogen utgörs av en undantagsmöjlighet som i teorin täcker ett stort fält, men som är svårt att nå framgång med i praktiken. Transportören kan enligt detta undvika ansvar om han kan visa att den uppkomna skadan orsakats av någon faktor utöver de redan uppräknade vilken transportören eller hans grupp inte orsakat genom oaktsamhet eller uppsåtligt agerande.¹³⁹

Vems agerande transportören ansvarar för kan vara problematiskt att avgöra. I ett fall från 1967 ansågs transportören inte ansvarig då en av hans tjänare genom att begå stöld gjorde skeppet icke sjövärdigt. Detta trots att tjänaren normalt skulle inkluderas i transportörens ansvarsgrupp.¹⁴⁰

Problemet för transportören är att han måste visa vad den konkreta skadaorsaken är utan att det anses vara hans culpa. Det är inte tillräckligt att han inte kan förklara vad skadan beror på. Denna punkt åberopas ofta av transportörsidan, men medför sällan ansvarsfrihet.

6.7.4 COGSA, UK

Den engelska regleringen av transportörens möjligheter till ansvarsundantag finner man i konventionstexten till Haag-Visbyreglerna.¹⁴¹ Då dessa är identiska med Haag-reglerna och därmed COGSA, US hänvisar jag till resonemanget ovan även för de engelska undantagen. En specifik reglering i den engelska rätten utgörs dock av The Merchant Shipping Act från 1979, vilken bland annat behandlar brandundantaget. I denna lag, vilken endast gäller för brittiska skepp, ligger bevisbördan på den skadelidande, vilket skiljer den från Haag-Visbyreglerna. Effekten blir att redare inte åberopar undantaget i konventionen, utan istället begagnar sig av denna lagen. Haag-Visbyreglerna har dock en mer omfattande tillämpningsperiod,

¹³⁷Silver v Ocean SS Co Ltd[1930] 1 KB 416

¹³⁸Goodwin, Ferreira & Co Ltd v Lamport and Holt Ltd (1929) 141 LT 494,[1929] All ER Rep 623

¹³⁹Goose Millerd Ltd v Canadian Governamnet Merchant Marine Ltd[1929] AC 223, [1928] All ER Rep 97

¹⁴⁰Leesh River Tea Co Ltd v British India Steam Navigation Co ltd[1967] 2 QB 250, [1966] 3 All ER 593, CA

¹⁴¹Haag-Visbyreglerna artikel IV (2)

då de täcker hela tackle to tackle-perioden, medan Merchant Shipping Act endast gäller ombord på skeppet.

6.8 Begränsning av transportörens ersättnings-skyldighet.

6.8.1 Allmänt

Transportörens möjlighet att begränsa sin ersättningsskyldighet till en viss standardiserad summa har långa traditioner. Redan på 1500-talet tillämpades vissa former av begränsningar. I common law var grundregeln att transportören ansvarade för hela skadans marknadsvärde vid den avtalade leveranshamnen, men transportörerna intog ofta klausuler som begränsade ersättningsskyldigheten till en viss summa eller viss summa per kolli. I Harter Act anges ingen specifik summa, vilket har att göra med kompromissen mellan redare och varuägarintressen.

Genom Haagreglerna och även senare konventioner infördes bindande summor, vilka parterna inte kunde avtala bort. Den långsiktiga trenden går mot högre begränsningssummor, vilket inte minst framgår av Hamburgreglerna. Det är också på detta område som några av de största skillnaderna mellan Haagreglerna och Haag-Visbyreglerna finns.

6.8.2 Begränsningssummor

Harter Act innehåller ingen reglering av transportörens möjlighet att begränsa sitt ansvar för godsskada. Parterna har således möjlighet att avtala om vilken summa som helst.

I Haagreglerna och därmed COGSA, US, infördes det regler av en helt annan typ, mer näraliggande dagens regleringar på området.

Section 1304 (5) i COGSA, US, avhandlar dels begränsningssummor och dels hur det skadade godset skall värderas. Transportören blir enligt denna regel inte skyldig att ersätta skadelidande med mer än \$500 per lastenhet, såvida inte godsets verkliga värde finns intaget i konossementet. I det fallet uppstår istället en presumption för att ersättningen skall uppgå till det angivna beloppet. Transportören har dock möjlighet att föra bevisning om annat. Parterna har vidare möjlighet att avtala om ett begränsningsbelopp, vilket dock inte får understiga \$500 per enhet. Avtalar parterna att transportörens ersättningsskyldighet skall vara lägre än varuägarens verkliga förlust måste varuägaren ha givits en "...real possibility to choose between higher and lower liability by paying a corresponding greater or lesser charge".¹⁴²

Ett problem i USA har varit att Haagreglerna inte är anpassade för den ökade mängden transporter som går i containers. Att begränsa transportörens ansvar till \$500 per container är allt för generöst. Amerikanska domstolar

¹⁴²New York, New Haven and Hartford Railroad Co v Nothnagle, 46 US 128,135,73 S.Ct 986,97 L.Ed. 1500(1953)

har löst problemet på lite olika sätt. Första varianten är tillämplig då innehållet i containern anges separat i konossementet. I det fallet räknas varje angivet objekt som en enhet i begränsningssammanhang.¹⁴³ En annan lösning på problemet var att undersöka hur godset i containern var paketerat. Var det gjort på ett sådant sätt att godset klarat transport utan containern räknades varje objekt som en separat enhet, annars inte.¹⁴⁴ Tredje lösningen utgår från vem som packat containern. Har det gjorts av avsändaren utan transportörens kontroll räknas den som en enhet.

Om avlastaren avsiktligt eller oaktsamt avgivit felaktiga uppgifter om godset ansvarar transportören inte.

Begränsningsmöjligheten inskränks genom att transportören inte får begränsa sitt ansvar om han orsakat skadan genom uppsåtligt eller grovt oaktsamt handlande. Det engelska uttrycket är "...with intent to cause damage, or recklessly and with the knowledge that damage would probably result". Begreppet "recklessly" används i dess ordinära betydelse såsom menande agerande utan att ta hänsyn till de möjliga skadorna som kan uppstå genom handlingen. Det inkluderar även underlåtenhet att inse faran om det varit uppenbart vid närmare eftertanke.¹⁴⁵ Transportören anses ha "knowledge" om den potentiella faran om han ignorerar uppenbara fakta, eller underlåter att göra undersökningar som han tror kan ge honom kunskap han inte är intresserad av att ha.¹⁴⁶

Begränsningssummorna i Haag-reglerna blev efterhand otillräckliga, varför en revision var nödvändig. I Haag-Visbyreglerna infördes dels högre begränsningssummor, dels en ny begränsningsmöjlighet. Genom att COGSA, UK blir Haag-Visbyreglerna engelsk lag, men dessutom inkluderar man SDR-protokollet från 1979. Huvudregeln i engelsk rätt är således att transportören får begränsa sitt ansvar till 666,67 SDR per lastenhet, eller 2 SDR per kilo last.

Begränsning per viktenhet var en nyhet i Haag-Visbyreglerna. Om godset verkliga värde finns intaget i konossementet gäller samma regler som under Haag-reglerna. Det är också fallet om felaktiga uppgifter aviktligt lämnats transportören för införande i konossementet.

Haag-Visbyreglerna innehåller en regel som direkt löser problemet med gods som transporteras i containers. Lösningen motsvarar den första av de varianter på temat som amerikanska domstolar tillämpat.

I den nyare konventionen finns en regel om hur man skal beräkna den förlust som skadelidande har gjort. Denna bygger på samma princip om skillnaden mellan marknadsvärde och reelt värde som tillämpas i svenska sjölagen.

En viktig inskränkning är att transportören förlorar sin rätt till ersättningsbegränsning om skadan beror på hans oaktsamma eller avsiktliga handlande eller underlåtande.

¹⁴³The Mormaclynx [1971] 2 Lloyd's Rep 476

¹⁴⁴The Kulmerland[1973] Lloyd's Rep 428

¹⁴⁵Goldman v Thai Airways International Ltd[1983] 3 All ER 693

¹⁴⁶Knox v Boyd (1941) JC 82 at p. 86

6.9 Reklamation och preskription

6.9.1 Allmänt

Om det vid leverans till mottagaren upptäcks att lasten inte är i det skick denne har rätt att kräva är han som huvudregel skyldig att ge transportören en skriftlig reklamation om detta. Denna skall ske inom viss angiven tid. Vidare finns det regler vilka anger inom vilken tidsrymd mottagaren senast måste väcka talan mot transportören för lastskador.

6.9.2 Tidsfrister för reklamation och väckande av talan

Harter Act innehåller ingen reglering av processuella frågor av denna typ. Angående preskriptionstiden för Harter Act tillämpas istället den allmänna principen om "unreasonable delay".

I COGSA, USA, finns det däremot en regel som säger att mottagaren skall avge en reklamation till transportören innan godset lämnar hamnen och transportörens varutäkt.¹⁴⁷ Om reklamation inte sker presumeras att godset var i överensstämmanede med konossementet vid leveransen. Syns inte skadan direkt ges mottagaren tre dagar att inkomma med en reklamation.

Preskriptionstiden anges i samma section till ett år från den dag leverans skulle ske enligt transportavtalet. Mottagaren förlorar inte sin rätt att väcka talan bara för att han inte reklamerat i tid.

COGSA, UK, dvs. Haag-Visbyreglerna, innehåller samma grundregler som COGSA, US på detta område.¹⁴⁸ Således är tidsgränsen för reklamation satt till omedelbart, respektive tre dagar för dolda fel. Vid beräkningen av de tre dagarna räknas inte den dagen som tas som utgångspunkt.¹⁴⁹ Genom en speciell lag gäller en längre reklamationstid i förhållande till fiender samt till personer som är kvarhållna på fientligt territorium.¹⁵⁰

Prekriptionstiden är ett år, vilket beräknas på samma sätt som reklamationstiden ovan. Inledande av skiljedomsförfarande bryter preskriptionstiden.¹⁵¹

En skillnad mellan konventionerna kan sökas i Haag-Visbyreglernas artikel 6.*bis*. Regeln ger transportören en möjlighet att rikta regresstalan mot en undertransportör senare än den ettåriga preskriptionstiden, förutsatt att den aktuella domstolen medger detta. Tidsgränsen skall vara minst tre månader från, men inte inkluderande, den dag skadelidandes talan mot transportören har avgjorts.

¹⁴⁷Section 1303 (6)

¹⁴⁸Haag-Visbyreglerna artikel III (6)

¹⁴⁹Goldsmith's Co v West Metropolitan Rly Co [1904] 1 KB 1 [1900.3] All ER Rep 667, CA

¹⁵⁰The Limitation(Enemies and warprisoners) Act 1945

¹⁵¹The Merak [1965] P 223, [1965] 1 All ER 230, CA

7. Transportansvaret i framtiden

7.1 Inledning

Transportansvarets nuvarande reglering är internationellt sett relativt komplicerad. De största sjöfartsnationerna, tillika industriländerna, använder sig av Haagreglerna eller Haag-Visbyreglerna i en eller annan form. En rad mindre stater, främst från Afrika och Asien, har ratificerat och tillämpar Hamburgreglerna.¹⁵²

Således tillämpas de regler som tekniskt sett är bäst avpassade för den moderna sjöfarten endast av relativt små sjöfartsnationer. Detta är i sig själv inte optimalt, samtidigt som det ger upphov till en mängd lagkollisionsproblem och skapar en osäkerhet om vilka regler som skall tillämpas.

För att om möjligt åtgärda denna oönskade situation och skapa en större internationell enighet vad gäller regleringen av transportansvaret påbörjade CMI ett projekt för att undersöka vilka områden som bör ändras och hur detta skall göras om det finns politisk vilja att genomföra det.¹⁵³

7.2 CMI:s arbete

7.2.1 Allmänt

Arbetet med att analysera transportansvarets reglering inleddes med att CMI's Executive Council tillsatte en arbetsgrupp vilken skulle göra en inledande studie av området.¹⁵⁴ Gruppen fick till uppgift att sammanställa ett frågeformulär som skulle skickas ut till de nationella föreningarna. Formuläret syftade till att definiera de områden som gav upphov till problem, samt om möjligt få förslag på lösningar. Efter detta tillsattes en International Sub-committee (IS-C), vilken skulle studera de inkomna svaren och sammanställa en rapport. Kommittén bestod av medlemmar av de nationella sjörättsföreningarna och redarintressen representerad av BIMCO, the International Chamber of Shipping(ICS), samt the International Group of P&I Clubs.

Av svaren som inkom på formuläret framgick det att en överväldigande majoritet av medlemmarna menade att dagens situation inte var tillfredställande. Av annan åsikt var endast Storbritannien och Danmark, vilka menade att splittringen överdrivits och att det nuvarande läget fungerar, även om det inte är perfekt.

Samtliga svar, utom Storbritanniens, menade också att CMI bör vidtaga åtgärder av någon form. Storbritannien menade att en ny reglering på

¹⁵²Se Bilaga, kapitel 10

¹⁵³ Följande redogörelse bygger på CMI Yearbook 1996, 1997 samt CMI Newsletters 1/95-4/96

¹⁵⁴Oxford, 13 maj 1994

området riskerade att öka kostnaderna för sjötransport. Alternativet att arbeta för större uppslutning kring Hamburgreglerna ansågs inte realistiskt. Svaren riktade hård kritik mot Hamburgreglerna på de flesta punkter och menar att de skulle skapa oacceptabla svårigheter för branchen om de fick större tillämpning. Artikel 5.1, vilken behandlar grunden för transportörens ansvar, fick mest kritik.

Majoriteten menar att CMI istället borde inrikta sitt arbete på att modernisera Haag-Visbyreglerna. Även här riktade svaren främst in sig på grunden för ansvaret. I princip ansågs det tillfredställande, men förslag förekom att ansvarstiden skulle utsträckas till hela transporten.

Tanken på att skapa en helt ny konvention hade mycket svag stöd bland medlemmarna..

International Sub-committee behandlade dessa frågor på sina fyra möten under 1995, 1996 och 1997. Tanken var att detta skulle resultera i ett förslag som skulle föreläggas CMI's Executive Council, vilket eventuellt därefter skulle presentera det på en diplomatkonferens.

I detta fallet blev processen dock avbruten mitt i, genom att United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) i en rapport från juni 1996 sade sig vara intresserad av CMI's assistans för att skaffa nödvändig information till det arbete FN-organet bedrev rörande den framtida regleringen av transportansvaret. UNCITRAL's hade en vidare inriktning på sitt arbete än CMI, då man riktade in sig på frågor såsom konossementets grundläggande funktioner och vilken effekt elektronisk överföring av information kommer att få på transporträtten.¹⁵⁵

Vid IS-C's fjärde möte i London, februari 1997, tog delegaterna del av innehållet i rapporten från UNCITRAL, speciellt paragraferna 210 och 215. Under mötets sista dag diskuterades frågan om CMI skulle utvidga sitt arbete på det sätt som FN-organet syftade till. Samtliga delegater i IS-C ansåg att det var en god idé att ändra inriktningen på arbetet enligt de nya linjerna, då det föreligger ett stort behov av ett allmänt enande på många områden inom det aktuella rättsområdet. Det arbete som redan utförts inom IS-C var dock inte överflödigt, då de nya områdena ligger nära det som behandlats. En grundläggande förändring i arbetet är att målet inte i första hand är att skapa en ny, eller justerad, konvention, utan istället att på bred front undersöka transporträttens situation i dag.

7.2.2 International Sub-committee

Vid IS-C's första möte behandlades svaren på det frågeformulär som skickats ut till de nationella sjörättsföreningarna. Innehållet i dessa sammanställdes och man fick fram en rad områden vilka ansågs angelägna att behandla. Ordföranden i kommittén, Professor Berlingieri, ordnade dessa områden i 19 punkter, vilka sedan diskuterades på de fyra mötena IS-C hade. Vid mötena diskuterades varje punkt och delegaterna uttalade sina åsikter i frågorna. Då målet i detta stadium av arbetet var att presentera lösningar som skulle kunna tillämpas i en ny konvention arbetade

¹⁵⁵EDI: Electronic Data Interchange

ordföranden för att fastslå vad majoriteten av delegaterna kunde tänka sig att stödja. På vissa områden var enigheten relativt stor, på andra obefintlig. Här följer nu en genomgång av de 19 punkterna samt vad IS-C kom fram till under sina fyra möten.

Inledningsvis diskuterades de definitioner av centrala begrepp som utgör inledning i de existerande konventionerna. Definitionen av transportör, "carrier" såsom den är utformad i Hamburgreglerna ansågs vara tillfredställande. Definitionen är vidare än motsvarande i Haag-Visbyreglerna. Vissa delegater menade att man möjligen istället borde använda uttrycket "contracting carrier", för att särskilja det från utförande transportör. I eventuell ny reglering ansåg man att även utförande transportör skall definieras, såsom är fallet i Hamburgreglerna.

Diskussionen gällde om man skulle använda sig av begreppet "actual carrier" eller alternativet "performing carrier". Med en liten övervikt valde man det första alternativet, bl.a. med motiveringen att det överensstämmer med Hamburgreglernas uttryck.

Hamburgreglerna, men inte Haag-Visbyreglerna, definierar begreppet "shipper", motsvarande svenska sjölagens avsändare och avlastare. Om personen skall åläggas några skyldigheter i förhållande till transportören krävs en definition. Här tyckte de flesta delegaterna, bl.a. Kina och USA, att man borde använda den skandinaviska definitionen, dvs. "contracting" respektive "actual shipper".

Definitionen av "contract of carriage by sea" avgör vilken typ av avtal reglerna blir tillämpliga på. Haag-Visbyreglerna gäller endast om det föreligger ett konossement, medan Hamburgreglerna och den svenska sjölagen tillämpas oberoende vilken typ av transportdokument som reglerar transporten. Majoriteten ansåg att den vidare tolkningen av begreppet var den bästa. Certepartier skall fortfarande uteslutas.

Begreppet "goods" diskuterades flitigt och då framförallt problemen med transporter av levande djur och däckslast. I Haag-Visbyreglerna utesluts djur uttryckligen genom definitionen av varor, medan Hamburgreglerna som huvudregel omfattar även denna typ av transporter. Åsikterna i frågan gick isär, men de flesta menade att regleringen i Haag-Visbyreglerna är tillfredställande. Hamburgreglerna komplicerar endast transporterna genom att parterna inte avtalar om hur de skall regleras. Vidare skapas begränsningsproblem då varken kilo- eller kollibegränsningen är anpassad för djur.

Frågan om däckslast var mindre kontroversiell och man enades om att detta skulle inkluderas i definitionen och ges en specialreglering senare i konventionen.

I Haag-Visbyreglerna bestäms transportörens ansvarsperiod genom definitionen av "carriage of goods". Det ansågs bättre att liksom Hamburgreglerna ange detta under en egen artikelrubrik.

Vad gäller transportdokument så menade man att det krävs definitioner av alla olika typer, dvs. konossement, sjöfraktsedlar och elektroniska dokument. I Hamburgreglerna definieras endast konossement och i Haag-Visbyreglerna saknas definition av transportdokument helt.

Definitioner av skepp respektive "consignee" ansågs inte nödvändiga.

Majoriteten ansåg att tillämpningsområdet för ett nytt regelverk borde bygga på de principer används i Hamburgreglerna. Det innebär att de, till skillnad från Haag-Visbyreglerna, blir tillämpliga på transporter både till och från en konventionsstat. Detta motsvarar regleringen i USA, men tanken stöddes även av delegaten från Storbritannien, vilka ju i dagsläget tillämpar Haag-Visbyreglerna variant.

För transportörens ansvarsperiod finns i dagsläget två principer. I Haag-Visbyreglerna tillämpas tackle to tackle, medan Hamburgreglerna utvidgar perioden till hela den tid godset finns i transportörens varutäkt i hamnen. IS-C ansåg att perioden i en ny reglering bör utvidgas ytterligare, så att den omfattar hela tiden transportören har godset i sin besittning, oberoende var det befinner sig. Regelverket skulle då kunna tillämpas även då godset befinner sig i lager-depå inne i landet, samt då det transporteras från lagret till hamnen. En sådan förändring skulle också förenkla försäkringsfrågan.

Frågan om "identity of carrier" behandlas inte i de befintliga konventionerna. Under debatten kom det fram förslag om att en ny reglering borde behandla området. Syftet är att varuägaren i alla tillfällen skall veta vem skall väcka talan mot om konflikt uppstår.

En lösning är att transportören åläggs plikt att ange sitt namn och adress i konossementet. För att denna skall bli effektiv skall skadelidande alltid kunna väcka talan mot skeppets registrerade ägare om konossementet inte innehåller de aktuella uppgifterna. Det bör fungera som ett incitament för skeppets ägare att föra in all information i konossementet. Åsikterna var delade om huruvida skeppets ägare skulle bli strikt ansvarig, eller om det endast skulle uppstå en presumption för ansvar.

I den grundläggande frågan om grunden för transportörens ansvar rådde stor enighet. Man ansåg att principen som tillämpas i Haag-Visbyreglerna artikel 3.1 och 3.2, dvs att transportören har en plikt att med tillbörlig aktsamhet tillse att skeppet vid resans inledande är sjövärdigt, borde behållas. Motiveringen för detta var att den fungerat utmärkt i 60 år och att både domstolar och redare är väl medvetna om vilka krav som gäller. Detta skapar en stabilitet som inte bör ändras. Eventuellt kan plikten att hålla skeppet sjövärdigt utsträckas till hela transporten, men i den frågan rådde delade meningar. I Haag-Visbyreglerna saknas en uttrycklig angivelse av ansvarsgrunden, vilket för klarhets skull bör införas.

Ansvarsundantagen skall i stora drag behållas, men den omfattande katalogen i Haag-Visbyreglerna bör förenklas. Undantaget för nautiskt fel diskuterades speciellt, med resultatet att den övervägande majoriteten ansåg att fel i navigationen skulle behållas i sin nuvarande utformning. Fel i handhavande av skeppet bör inte medföra ansvarsfrihet enligt ungefär häften av delegaterna.

Undertransportörens ställning rådde det relativt stor enighet om. Man menade att denne skall ha samma rättigheter, skyldigheter och ansvar som den kontrakterande transportören. För den del av transporten som utförs av undertransportör skall det tillämpas ett solidariskt ansvar mellan transportör och undertransportör. En speciell fråga som behandlades var möjligheten transportören har i Hamburgreglerna att undkomma ansvar för den del av transporten som utförs av undertransportör. Detta kan göras genom att transportören i konossementet anger vem som skall vara undertransportör på den speciella transporten. Man menade i diskussionen att detta inte fungerar i praktiken då transportören i det stadiet ofta inte vet vem som blir undertransportör i det konkreta fallet. Det bör vara tillräckligt om det anges att en viss sträcka skall utföras av undertransportör.

Frågan om deviation och förseningar behandlades kort. Man enades om att reglerna skall tillämpas även vid otillåten deviation. Vidare att det skall införas en regel för att avgöra när försening har inträffat. Vad gäller begränsnings-möjligheter ansågs det att försening skule likställas med konkret skada. Artikel 5.3 i Hamburgreglerna ansåg nästan samtliga delegater oacceptabel. Enligt denna kan skadelidande räkna en försening på 60 dagar som en totalförlust i ersättningshänseende.

Begränsningar av transportörens ansvar var föremål för omfattande debatt, men någon konkret lösning framkom inte. Frågeställningarna rörde hur lastenheter skulle definieras samt vilka summor som skall tillämpas. Flera delegater menade att frågan om begränsningssummor hänger samman med vilken ansvarsgrund som slutligen tillämpas. Majoriteten fann att Hamburgreglernas artikel 8.1 innehåller acceptabel reglering av frågan om transportörens grova egenfel. Här påpekade t.ex. Norge att en regel med detta innehåll redan finns i den skandinaviska sjölagen. Grunden för avsändarens ansvar i förhållande till transportören ansågs reglerat på ett bra sätt i både Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna. Det fanns inget stöd för att införa begränsningsrätt även för avsändaren. Farligt gods regleras i Hamburgreglerna artikel 13. Delegaterna menade att det inte behövde ändras, såvida eventuell friskrivning från transportörens sida endast gäller i förhållande till avsändaren och inte mot tredje man.

Frågor om reklimations- och preskriptionsfrister gav inte upphov till några större meningsskiljaktigheter. Reklamationstiden bör vara den som gäller enligt Haag-Visbyreglerna. För uppenbara skador skall reklamation ske omedelbart, medan dolda skall reklameras inom tre dagar. Hamburgreglernas 15 dagar ger endast upphov till osäkerhet om skadans orsak. Tiden skall räknas från det tillfälle då mottagaren får möjlighet att inspektera godset. Skada som uppstått genom försening skall reklameras inom 60 dagar från leveransen. Preskriptionsregleringen i Hamburgreglerna artikel 20 är bra, men tidsgränsen skall endast vara ett år. Dock skall transportören ha möjlighet att

väcka talan minst 90 dagar senare i samband med regresstalan mot undertransportör.

Jurisdiktionsfrågor behandlas tillfredställande i Hamburgreglerna artikel 21. Reglering om skiljedomsförfarande skall eventuellt med, någon enighet fanns inte. Skall det med kan Hamburgreglerna artikel 22 tas som grund.

7.2.3 Antwerpen konferensen

Även under CMI's 100 års firande i Antwerpen 9 juni 1997 utfördes visst arbete som behandlade frågan om enande av lagar rörande transport av gods till sjöss. Detta skedde dock inte inom ramen för IS-C, utan genom en öppnare form av debatt..

Rapporten som publicerades poängterar att syftet med arbetet inte längre är att skapa en ny konvention, utan att på bred front undersöka de mest aktuella och problematiska områdena och ge förslag på lösningar som kan bidra till större internationell enighet.

Diskussionen gällde inte de utvidgade områdena, utan syftade till att avsluta arbetet som utförts av IS-C. Frågorna som var uppe var transportörens ansvarsperiod, "identity of carrier"-problemet, vilken ansvarsgrund som skall tillämpas samt frågor om jurisdiktion.

I frågan om ansvarsperioden ansågs att den i en framtida reglering bör täcka hela den tid transportören har godset i sin besittning. Perioden skall inte inskränkas till tiden godset finns i hamnen eller på skeppet, utan även då transportören har godset i lager utanför hamnen samt under transporten mellan detta och hamnen, skall reglerna tillämpas. Detta innebär en utvidgning både i förhållande till Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna.

Skadelidandes problem att identifiera vem han skall väcka talan mot regleras inte tillfredställande i nuvarande konventioner. Osäkerheten kan medföra att talan väcks mot fel person, vilket kan medföra att preskriptionstiden löper ut och skadelidanden gör en rättsförlust. En lösning på problemet som föreslogs under diskussionen var att ge transportören en plikt att ange sitt namn i konossementet om han inte vill förlora rätten att begränsa sitt ansvar.

En majoritet anser att grunden för transportörens ansvar anges tillfredställande i Haag-Visbyreglerna artikel 3. Reglerna bör behållas då de har tillämpats under 60 år och både domstolar och redare vet vilka skyldigheter de har. Undantaget för nautiskt fel diskuterades och de flesta var för att behålla undantaget för felaktig navigation. Handhavandefel med skeppet ansågs dock inte vara skäl att bevilja ansvarsfrihet för transportören. Vad gäller den övriga katalogen med undantag ansågs att den skulle behållas, men om möjligt förenklas.

I eventuell nytt instrument behövs reglering av jurisdiktionsfrågan. Man ansåg att Hamburgreglernas artikel 21 kan utgöra grund för detta. Undantag måste dock göras för stycke 2(a), mening 2, då denna strider mot artikel 7.1 i Arrestkonventionen från 1952. Detsamma gäller för stycke 2(b). Stycke 4 skall helt tas bort då det är en fråga för nationell lagstiftning.

I samarbete med UNCITRAL skall arbetet vidgas till att omfatta en mer grundläggande analys av hur sjötransporter regleras samt vilka behov till förändring och förnyande det finns. De områden där CMI skall bistå FN på är förhållandena mellan multimodala transporter och styckegodstransporter, olika former av transportdokument, förhållandet mellan transportavtal och försäljningsavtal, olika avtal som har anknytning till transportavtal, samt omsättningsbarheten hos olika transportdokument.

8. Sammanfattning/slutsats

Uppsatsen har så här långt behandlat transportansvarets framväxt från engelska common law till dagens internationella konventioner. Jag har beskrivit hur formaliseringen av området genomförts och hur Sveriges reglering har förändrats i takt med den internationella motsvarigheten.

Speciell uppmärksamhet har ägnats åt två av de mest inflytelserika nationerna, Storbritannien och USA.

Resultatet av jämförelsen blev inte helt det förväntade. Där jag antog att USA skulle ha en lagstiftning som var relativt generös mot varuägare på redarens bekostnad och Storbritannien det motsatta, visade det sig istället att situationen i stora drag var den omvända. Transportansvaret regleras i USA till stor del av Haagreglerna från 1924, med relativt låga begränsningssummor, vilket gynnar redaren. Storbritannien, å sin sida, har med någon justering gett Haag-Visbyreglerna laga kraft. Dessa är jämförelsevis mindre redarvänliga på grund av sina högre begränsningsbelopp. Man skall dock notera att skillnaderna mellan den olika regelsystemen är begränsad och att de på de grundläggande likheterna är stora. Likväl måste slutsatsen bli att mitt antagande inte var korrekt. Möjligen kan det bero på att det skett en utjämning av styrkeförhållanden på transportmarknaden, med följderna att redarintressena inte längre är lika koncentrerade till Storbritannien. En annan faktor är de amerikanska domstolarnas tendens att tolka rätten på ett sätt som anpassar den till tidens förhållanden.

Det som med stor tydlighet har framgått av arbetet fram till denna punkt är hur varierad regleringen av transportansvaret är i ett internationellt perspektiv. Anledningen till att detta skapar så stora problem är naturligtvis den internationella karaktären sjötransporter har, där en stor mängd stater kan beröras av en enskild resa med ett skepp. Vidare kan ägandeförhållanden och avtalsstat påverka vilken jurisdiktion som skall gälla och vilken lagstiftning som skall tillämpas.

På ett område av denna typ medför bristen på internationell enighet problem som för med sig stora kostnader och skapar tillämpnings-svårigheter.

Som framgått i kapitel 7 har problemet uppmärksammas både av FN och privata organisationer, såsom CMI, och en process pågår för att om möjligt åtgärda det. Det rör sig dock om ett komplicerat och mångfacetterat område, där många, inbördes oförenliga, intressen och mål skall mötas. Genom involvering av UNCITRAL vidgades processen ytterligare och nya frågeställningar fördes in. Detta medför en försening på kort sikt, men utan utvudningen hade det troligen varit svårt att komma fram till en ny reglering som hade varit helt anpassad till dagens krav. CMI:s initiala tanke var, vilket framgår ur svaren på frågeformuläret, att skapa ett tilläggsprotokoll till någon av de befintliga konventionerna, troligen Haag-Visbyreglerna. Detta hade antagligen kunnat åstadkommas relativt snabbt, men frågan är om man nått något av sina mål med en sådan åtgärd. Man

måste tänka på att det inte räcker med att anta en modern reglering om den inte kommer att tillämpas i praktiken. Risken hade varit att förändringarna, liksom var fallet då protokollet till Haag-reglerna antogs 1968, endast blivit marginella och att enigheten inte ökat, utan snarare minskat, då ytterligare ett regelverk finns tillgängligt.

De nya frågeställningar som UNCITRAL förde in möjliggör att processen på ett bättre sätt tar hänsyn till de förhållanden som råder på dagens transportmarknad. Exempelvis skapar utvecklingen på det elektroniska kommunikationsområdet helt nya förutsättningar för användandet av transportdokument, såsom konossement. Den ökade hastigheten med vilken transaktioner kan genomföras ställer stora krav på hur ansvarsfrågor regleras och på säkerheten i systemet. På detta område har bland annat BIMCO utfört ett stort arbete, vilket kan beaktas i en framtida reglering.

Även den ökade förekomsten av multimodala transporter medför att nya faktorer förs in i sjötransportansvaret. Regleringen måste anpassas till det faktum att godset transporteras både på land och till sjöss under samma transportdokument och att flera olika undertransportörer är inblandade.

Det skulle troligen innebära avsevärda komplikationer att anpassa de befintliga konventionerna till dessa nya förutsättningar. Speciellt Haag-Visbyreglerna, vilken var den avsedda grunden, härstammar i sina grundprinciper från över hundra år gamla lagar. Visserligen har en utveckling skett, men inte någon omfattande förändring. Att utgå från Hamburgreglerna, vilket kanske varit lättare, avvisades på andra grunder helt av IS-C's delegater.

Nackdelen med den ökade omfattningen på utredningsarbetet är naturligtvis att den redan avlägsna revisionen av transportansvaret blir ytterligare förskjuten in i framtiden. Då CMI började sitt arbete under första halvan av 1990-talet var målsättningen att en ny konvention skulle vara möjlig under de första tio åren på det nya årtusendet. Med tanke på hur mycket mer komplicerat arbetet har blivit är detta mål kanske inte helt lätt att uppnå.

Att det någon gång i framtiden kommer en ny konvention eller liknande på området är dock mycket sannolikt. Vilket innehåll denna kommer att få är dock mera vanskligt att säga. Om man tar utgångspunkt i de punkter som IS-C arbetade fram och studerar de problemformuleringar och möjliga lösningar som där presenterades kan man dock ana en tendens. Vad man skall ha i åtanke då man analyserar denna är att den bygger på synpunkter från enskilda personer som visserligen kan kallas experter på området, men som dock endast uttalar sin personliga åsikt. Troligen har personerna relativt stort inflytande på sina respektive länders inställning, men de är på intet sätt officiella företrädare.

Med detta i beaktande verkar det som om en ny konvention på många sätt skulle komma att utgöra en kompromiss mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna. Denna lösning skulle troligen ha den fördelen att en relativt stor andel av världens stater skulle kunna acceptera den. Då det

grundläggande målet, förutom modernisering, är att skapa större enighet, framstår detta alternativ som intressant.

Markanta förändringar i förhållande till Haag-Visbyreglerna verkar kunna uppnås på en rad områden. Tanken att det inte skall krävas konossement för att reglerna skall bli tillämpliga, vilket motsvarar både Hamburgreglerna och svenska sjölagen, skulle kunna förenkla situationen om elektroniska dokument används mer frekvent.

Områden där det finns en vilja att skapa reglering som skiljer sig från de befintliga konventionerna är framförallt hur transportörens ansvarsperiod skall avgränsas, samt avsändarens problem med att avgöra vem som är transportör i det konkreta fallet.

Ansvarsperioden bör utvidgas i förhållande till båda konventionerna. Tanken är att transportören skall vara ansvarig för godset under hela den tid han har godset i sin besittning, oberoende av om det befinner sig i hamnen, eller i lager långt från skeppet. Detta stämmer väl med anpassningen till de multimodala transportererna. I förhållande till avsändaren ansvarar transportören för hela transporten, inkluderande landtransporter. Fördelar med denna principen är att avsändaren endast har ett regelverk och en person att vända sig emot vid konflikt och att försäkringsfrågan blir enklare att lösa då den som har godset i sin besittning också har ansvaret.

Införandet av "Identity of Carrier"-klausul i konventionen syftar åt samma håll, genom att underlätta för avsändaren.

Man skall notera att det inte råder någon total enighet om att det verkligen behövs någon ny konvention. Både Storbritannien och BIMCO menar att splittringen inte är så stor som den synes, då en stor mängd certepartier och konossement hänvisar till Haag-Visbyreglerna genom "paramount"-klausuler. BIMCO poängterar att viljan att revidera den nuvarande regleringen inte kommer från branschen. Man tycker inte att CMI skall arbeta för en ny reglering, äns på lång sikt, förrän det finns ett verklig tryck att göra så.

Synpunkten saknar inte poäng, men man skall komma ihåg att BIMCO endast representerar redarsidan av transportbranschen och att Storbritannien traditionellt har starka redarintressen.

En intressant fråga är hur Sverige kommer att agera på detta område i framtiden. Den nya sjölagen närmar sig på många områden Hamburgreglerna och i propositionen uttalar ministern att målet bör vara en svensk anslutning till dessa, dock i fas med våra största handelspartners. Att Hamburgreglerna skulle få en sådan ökad uppslutning framstår i dagsläget som mindre troligt. Målsättningen förefaller därför relativt innehållslös, så frågan är om den kvarstår. Anledningen till att både sjölagsutredningen och propositionen förespråkar en anslutning är att Hamburgreglerna anses modernare och bättre avpassade till dagens sjötransporter. Detta grundläggande mål bör inte överges, men det kommer antagligen inte att uppnås genom Hamburgreglerna. En ny konvention, vilken innehåller de anpassningar till dagens situation jag redogjort för ovan ter sig som en mer realistisk lösning, om än avlägsen. Då man ställer kravet att Sveriges

reglering av transportansvaret inte skall avvika från den i våra konkurrentländers och man vill behålla den skandinaviska gemenskapen framstår det som än mer otroligt att dagens sjölag skulle få någon ersättare inom den närmast framtiden.¹⁵⁶

¹⁵⁶SOU 1990-.13 s 119

9. Bilaga

Anslutning till respektive konvention:¹⁵⁷

Haagreglerna:

Algeriet, Angola, Antigua och Bermuda, Argentina, Australien, Bahamas, Barbados, Belgien, Belize, Bolivia, Kamerun, Kap Verde, Cypern, Kroatien, Cuba, Dominikanska Republiken, Ecuador, Egypten, Fidji, Frankrike, Gambia, Tyskland, Ghana, Goa, Grekland, Grananda, Guyana, Guinea-Bissau, Ungern, Iran, Irland, Israel, Elfenbenskusten, Jamaica, Kenya, Kiribati, Kuwait, Libanon, Malaysia, Madagaskar, Mauritius, Monaco, Mocambique, Nauru, Nigeria, Papua Nya Guinea, Paraguay, Peru, Polen, Portugal, Macao, Rumänien, Sao Tomé and Príncipe, Sarawak, Senegal, Seychellerna, Sierra-Leone, Singapore, Slovenien, Salomonöarna, Somalia, Spanien, Sri Lanka, St.Kitts and Nevis, St.Lucia, St.Vincent and Grenadines, Schweiz, Syrien, Tanzania, Timor, Tonga, Trinidad och Tobago, Turkiet, Tuvalu, USA, Zaire

9.1.2 Haag-Visbyreglerna:

Belgien, Danmark, Ecuador, Egypten, Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Libanon, Nederländerna, Norge, Polen, Singapore, Sri-Lanka, Sverige, Schweiz, Syrien, Tonga, Storbritannien

9.1.3 Hamburgreglerna:

Österrike, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Kamerun, Chile, Tjekiska Republiken, Egypten, Gambia, Georgien, Guinea, Ungern, Kenya, Libanon, Lesotho, Malawi, Marocco, Nigeria, Rumänien, Senegal, Sierra Leone, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia.

¹⁵⁷CMI Yearbook 1997

10. Litteraturförteckning

Litteratur:

- | | |
|--------------------|---|
| -Astle, W.E | The Hamburg Rules, London 1981 |
| -Braekhus, Sjur | Håndbok i Kaskoforsikring, Oslo 1993 |
| -Carver | Carriage by Sea, 12th Ed, London 1971 |
| -Cashmore, David A | Intoduction to the Law of Carriage of Goods,
London 1989 |
| -CMI Newsletter | 1/95-4/96 |
| -CMI Yearbook | Antwerpen 1996,1997 |
| -Falkanger/Bull | Innföring i Sjørätt, 4. utgave, Oslo 1995 |
| -Ivany, E.R.H | Casebook on Carriage by Sea, 5th Ed , Lloyd´s of
London 1982 |
| -Lüddeke/Johnson | The Hamburgrules, 2nd Ed, Lloyd´s of London
1995 |
| -Maraist, Frank L | Admiralty, 2nd Ed., West Publishing Co 1988 |
| -Richardson | A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules,
3rd Ed, Lloyd´s of London 1994 |
| -Wilson, John F | Carriage of Goods by Sea, 3rd Ed, London 1998 |

Statens Offentliga utredningar:

- | | |
|-----------|--|
| -1981:103 | Sjöfartens roll i trafikpolitiken |
| -1990:13 | Översyn av sjölagen 2 - Godsbefordran till sjöss |
| -1995:112 | Svensk sjöfart-Näring för framtiden |

Propositioner:

- | | |
|--------------|--------------|
| -1993/94:195 | Nya Sjölagen |
|--------------|--------------|

11. Rättsfallsförteckning

Nordiske Domme i sjöfartsanliggender:

-Urd II	ND 1919.364 NH
-Irma Mignon	ND 1923.289 NH
-Lao	ND 1955.549 Svea HovR
-Pagensand	ND 1956.175 SH
-Bali	ND 1956.178 SH
-Ragnhild K	ND 1961.255 Eidsvating
-Malevik	ND 1961.282 SH
-Oklahoma	ND 1963.108 DH
-Agder I	ND 1970.292 NH
-Stella Altair	ND 1972.93 NH
-Sunny Lady	ND 1975.85 NH
-Hoegh Heron	ND 1976.364 NH
-Ny Dolsøy	ND 1987.160 NH

Engelska rättsfall:

-Siordet v Hall	(1828) 4 Bing 607
-Russel v Nieman	(1864) 17 CB (NS) 163 at p 174
-Scaramanga v Stamp	(1880) 5 COD 295 at p 304
-The Xantho	(1887) 12 App Cass 503
-Nugent v Smith	(1896) 1 CPD 423 at p 444
-The Glenochil	[1896] P10 at p 19
-Goldsmith's Co v West Metropolitan Rly Co	[1904] 1 KB 1 [1900-3] All ER Rep 667, CA
-Lennards's Carrying Co v Asian Petroleum Co	[1915] AC 705
-W Angliss & Co Proprietary Ltd v Peninsular and Oriental Steam Navigation Co	[1927] 2 KB 456, 96 LJKB 1084
-Foreman and Ellams Ltd v Federal Steam Navigation Co Ltd	[1928] 2 KB 424, 97 LJKB 525
-Goose Millerd Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd	[1929] AC 223, [1928] All ER Rep 97
-Goodwin, Ferreira & Co Ltd v Lamport and Holt Ltd	(1929) 141 LT 494, [1929] All ER Rep 623
-Silver v Ocean SS Co Ltd	[1930] 1 KB 416
-Hammet Ltd v Crabb	[1931] 39 LI LR 101 at p 111
-Knox v Boyd	(1931) 145 LT 638, [1931] All ER Rep 70
-Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co	(1941) JC 82 at p 86
-Svenska Trakor AB v Maritime Agencies Ltd	[1954] 2 QB 402
	[1953] 2 QB 295

- Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd [1959] AC 589, [1959] 2 All ER 740 PC
- The Muncaster Castle [1961] 1 Lloyd's Rep 57
- The Amstelslot (1963) 2 Lloyd's Rep 223
- The Portland Trader [1964] 2 Lloyd's Rep 443
- The Merak [1965] P 223, [1965] 1 All ER 230, CA
- Leesh River Tea Co Ltd v British India Steam Navigation Co Ltd [1967] 2 QB 250, [1966] 3 All ER 593, CA
- The Mormaclynx [1971] 2 Lloyd's Rep 476
- The Kulmerland [1973] Lloyd's Rep 428
- New Horizon [1975] 2 Lloyd's Rep 314
- The Aquacharm [1982] 1 All ER 390, [1982] 1 WLR 119, CA
- Goldman v Thai Airways International Ltd [1983] 3 All ER 693
- The Marion [1984] 2 Lloyd's Rep 1
- The Bunga Seroja [1994] 1 Lloyd's Rep 455 at p 470

Amerikanska rättsfall:

- The Silvia 171. US 462,464, 19 S.Ct 7,8,43 L.ed.241(1898)
- New York, New Haven and Hartford Railroad Co v Nothnagle 46 US 128,135,73 S.Ct 986,97 L.Ed. 1500(1953)