



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Ulf Bengtsson

Godsansvaret i hamnterminaler –
en analys ur ett privat och
offentligt ägarperspektiv

Examensarbete
20 poäng

Handledare
Lars Gorton

Ämnesområde
Transporträtt

Termin 9

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRKORTNINGAR	2
1 INLEDNING	3
1.1 Syfte	3
1.2 Problemformulering	3
Frågeställningar	3
Avgränsningar	4
1.3 Material och forskningsläge	4
1.4 Metod	4
1.5 Disposition	5
2 BAKGRUND	6
2.1 Historisk översikt	6
2.1.1 En tvingande transporträtts långsamma utveckling	6
2.1.2 Standardavtalens framväxt	8
2.2 Svenska hamnars organisation	10
2.2.1 Kontinentalmodellen	10
2.2.2 Den nya svenska modellen	11
3 TEORI	13
3.1 Begrepp	13
3.1.1 Gods	13
3.1.1.1 Varucentrerad definition	13
3.1.1.2 Avtalscentrerad definition	13
3.1.2 Hamnterminal	14
3.1.3 Gränssnitt	14
3.1.4 Aktörer	14
3.1.4.1 Lastägare	14
3.1.4.2 Sjötransportör	15
3.1.4.3 Avsändare	15
3.1.4.4 Avlastare	15
3.1.4.5 Terminaloperatör	15
3.1.4.6 Speditör	15
3.1.4.7 Tredje Man	17
3.2 Relevanta rättskällor för frågan om ansvaret under terminalperioden	17
3.2.1 Lag eller Avtalsfrihet?	17
3.2.2 Internationella konventioner – tvingande transporträtt	18

3.2.2.1 Haag-Visby reglerna	18
3.2.2.2 Hamburgreglerna	19
3.2.2.3 CMR	19
3.2.2.4 Övriga	20
3.2.3 Standardavtal – dispositiv transporträtt	20
3.2.3.1 NSAB 2000	21
3.2.3.2 Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989	22
3.2.3.3 Hamnarnas egna allmänna villkor	23
3.2.4 Praxis	24
3.2.5 Allmänna transporträttsliga grundsatser / Allmänna skadeståndsprinciper	24
3.3 Ansvarskonstruktioner	26
3.3.1 Enhetligt ansvar (Uniform liability)	26
3.3.2 Nätverksansvar (Network liability)	27
4 ANALYS INOM STANDARDAVTAL	29
4.1 Inledning	29
4.2 Gränssnitt mellan lastägare och transportör	29
4.2.1 Lastägarans ansvar mot transportören	29
4.2.1.1 Lastägarans ansvar mot transportören (speditör under fraktföransvar samt under förmedlareansvar)	30
4.2.2 Transportörens ansvar mot lastägaren	31
4.2.2.1 Sjötransportören och Himalayaklausulen	31
4.3 Gränssnitt mellan transportör och transportör	32
4.3.1 Speditör ansvarar som förmedlare – culpa in eligendo	33
4.3.1.1 Undantag	35
4.3.2 Avlastare/Mottagare ansvarar som fraktförare	35
4.3.2.1 Undantag	36
4.4 Gränssnitt mellan hamn-/stuveribolag och lastägare/transportör	37
4.4.1 Gränssnittets omfattning för hamnbolaget	38
4.4.1.1 Vårdplikt för hamnbolaget då det agerar som förvarare	38
4.4.1.1.1 Undantag 1 – Rimliga åtgärder	39
4.4.1.2 Hamnbolaget upplåter yta för lagring/förvaring	40
4.4.1.3 Hamnbolaget bedriver stuveriverksamhet	41
4.4.1.3.1 Undantag	43
4.4.1.4 Fristående stuveribolag hyr av hamnbolaget tillhandahållna kranar/maskiner :principalansvar för hamnbolaget?	43
4.4.2 Lastägarans ansvar mot hamnbolaget	44
4.4.3 Gränssnittets omfattning för transportören	44
4.4.3.1 Transportören förvarar/lagrar i anslutning till transport	44
4.4.3.2 Speditören själv åtar sig lagring	45
4.4.3.3 Lagringstjänst som förmedlats av speditören	46
4.5 Ägarformens inverkan	47
4.6 Sammanfattande synpunkter	47
5 ANALYS UTOM STANDARDAVTAL	49
5.1 Inledning	49

5.2 Gränssnitt mellan lastägare och transportör	49
5.2.1 Transportörens vårdplikt	49
5.2.1.1 Sjötransportörens ansvar mot lastägaren	50
5.2.2 Gränssnitt för lastägarens ansvar	54
5.3 Gränssnitt mellan transportör och transportör	54
5.4 Gränssnitt mellan hamn-/stuveribolag och lastägare/transportör	55
5.4.1 Gränssnittets omfattning för hamnbolaget	55
5.4.1.1 Vårdplikt för hamnbolaget då det agerar som förvarare	56
5.4.1.2 Hamnbolaget upplåter yta för lagring/förvaring	57
5.4.1.3 Hamnbolaget bedriver stuveriverksamhet	57
5.4.1.4 Fristående stuveribolag hyr av hamnbolaget tillhandahållna kranar/maskiner; principalansvar för hamnbolaget?	57
5.4.2 Gränssnittets omfattning för transportören	58
5.4.2.1 Gränsen för när sjötransportörens vårdplikt upphör i lossningshamnen	58
5.4.2.2 Gränsen för när avlastarens ansvar upphör inne i lastningshamnens terminalområde	59
5.5 Tredje man	60
5.5.1 Tullmyndighetens ansvar	60
5.6 Ägarformens inverkan	61
5.7 Sammanfattande synpunkter	63
6 AVSLUTNING	64
BILAGA A SHT 1989	65
BILAGA B SVERIGES HAMNARS MEDLEMMAR	68
BILAGA C ORDLISTA	69
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	73
Litteratur	73
Böcker 73	
Artiklar 76	
Offentligt tryck	78
RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	79
Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender	79
Nytt Juridiskt Arkiv	79
Engelska Rättsfall	79

Sammanfattning

Uppsatsen utreder frågan om ansvaret för transporterat gods under den period då det befinner sig i hamnterminalen. Utredningen har gjorts utifrån ett perspektiv av olika typfall där ansvarets gränssnitt fastställs mellan respektive aktörer i respektive typfall. Dessa perspektiv är i sin tur underordnade två övergripande scenarion, där det ena förutsätter att avtal om tjänster i hamnen är träffat inom ramen för tillämpade branschavtal och det andra förutsätter att avtal ingåtts utan anknytning till sådana branschavtal. I båda fallen görs en bedömning av hur rättsläget skulle kunna påverkas av att hamnterminalens operatörer har en privat respektive offentlig ägarstruktur (hamn- respektive stuveribolag).

Rättsläget kompliceras av att svensk rätt saknar tvingande lagstiftning rörande ansvarsfrågor i hamnterminalen och därmed också beloppsmässiga ansvarsbegränsningar beträffande de olika ansvarssubjekten i densamma. Detta förhållande till trots når utredningen i stort resultatet att godsansvaret i hamnen kan anses vara reglerat i gällande rätt, även för de fall avtal ingåtts utan anknytning till branschavtalen. Det sistnämnda resultatet vilar emellertid på tolkningar av en inte sällan åldrad domstolspraxis samt en rad analogitolkningar av näraliggande skadeståndsrättslig domstolspraxis och slutligen resultaten av utländska domstolsavgöranden inom transporträttens område. Därtill skall tillskjutas att skadelidandes bevisningssvårigheter i samtliga lägen varierar kraftigt då typen av ansvar skiftar mellan culpa- och presumtionsansvar beroende av vilken godshantering som utförs i hamnen. Inte heller anser jag att branschavtalen avhjälpes problemet med excessriskerna i varuförsäkringen då de avviker från varandra sett till ansvarsbegränsningen per kilo, varför transportkedjan på denna punkt blir ojämn åsett riskfördelningen.

Slutligen har det förhållandet att en hamnoperatör ägs av det allmänna inte ansetts påverka rättsläget.

Förkortningar

BIMCO	The Baltic and International Maritime Conference
CMI	Comité Maritime International
CMR	Convention on the contract for the international carriage of goods by road
DH	Danske Højsteret
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
HD	Högsta Domstolen
HVR	Haag-Visby reglerna
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NH	Norske Højsteret
NSAB	Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser 2000
SDR	Special Drawing Right
SHT	Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989
Sjöl	Sjölagen SFS (1994:1009)
SkL	Skadeståndslagen SFS (1972:207)
UNCTAD	United Nations Committe on Trade And Development
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law

1 Inledning

Varje dag passerar enorma mängder av gods genom svenska hamnar. Trenden i samhället, som idag starkt präglas av en ökande globalisering, är att transportererna tättnar i omfattning i takt med att industrin minskar sina egna lager av råvaror och komponenter. Förädlingsgraden av de produkter vi konsumerar ökas ständigt och framtidens industriprodukter kommer att ha ett allt högre värde per kilo.¹ Ökad konkurrens i transportledet har lett till sjunkande vinstmarginaler och i slutändan har konkurrenter fusionerats. Denna trend har resulterat i skapandet av stora globala multimodala transportjättar. En sådan strukturomvandling har också pådrivit ett ständigt ökat behov av harmonisering av transporträttens olika regelverk. Ännu idag har reformbehovet inte kunnat mötas i form av internationella och tvingande konventioner som en gång för alla kan klargöra frågan om ett enhetligt ansvar där hela transportkedjan har samma beloppsmässiga övre gräns.

1.1 Syfte

I föreliggande examensarbete skall det närmare utredas hur godsansvaret är fördelat under den period godset vistas i hamnen. Utgångspunkten är att hithörande intressen är illa skyddade under den period då godset befinner sig i terminalen. I det följande skall läsaren nämligen upptäcka att godsansvaret inte tillfredställande reglerats vare sig av de sjörättsliga eller de vägtransporträttsliga reglerna. Det finns ansvarsluckor i vad närmast kan liknas ett lapptäcke av olika regelsystem avseende olika transportmedel. Uppgiften blir att utförligt försöka utreda vad som gäller, till viss del med stöd av den praxis som utvecklats inom transporträtten och som inte uttrycks i lagförarbeten och i reglerad form samt vad som i branschpraxis gör sig gällande.

1.2 Problemformulering

Frågeställningar

Uppsatsen försöker genomgående belysa rättsläget utifrån följande frågeställningar:

- 1: Vilket regelverk avgör hamn- och stuveribolag samt övriga ansvarssubjekts godsansvar under hamnterminalperioden?
- 2: Vilket typ av ansvar (presumtions- eller culpaansvar) har ifrågavarande ansvarssubjekt?

¹ SOU 2003:39 s. 18.

3: Påverkas ansvarsfrågan för hamn- och stuveribolag av bakomliggande ägarförhållanden?

Avgränsningar

De många köprättsliga frågor som kan göra sig gällande utifrån hur köparen och säljaren inbördes valt att fördela risken genom exempelvis Incoterms klausuler, har jag valt att lämna utanför denna utredning. Frågor som ansvar utifrån brottsbalken och miljöbalken bortses också från. Uppsatsen tar istället strikt sikte på vad som gäller när godset befinner sig inom hamnterminalens område sedan det befordrats med lastbil eller fartyg. Det perspektiv som där hålls är genomgående strikt civilrättsligt hållet men de två analyskapitlen avslutas med ett underkapitel vari frågan om hur hamn- och stuveribolags rättsliga ställning påverkas av eventuella offentliga ägarförhållanden utreds.

1.3 Material och forskningsläge

Det finns i dagsläget ett klart begränsat urval av litteratur rörande ansvarsfrågan under hamnterminalperioden. Det mesta av den litteratur som finns angriper ansvarsfrågor utifrån perspektivet att godset färdas i ett visst transportmedel mellan två destinationer och just hamnfrågor belyses sällan. Kurt Grönfors utredning ”Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter” publicerad år 1960 är ännu idag den för svenska förhållanden mest heltäckande redogörelsen av ansvarsfrågan i hamnterminalen. Hamnar har genomgått en enorm modernisering och förändring sedan dess samtidigt som ganska få rättsfall utvecklats i praxis. Konsekvensen är att jag tvingats tillämpa transporträttsliga principer och flera av skadeståndsrättens avgöranden analogt. Jag har därutöver sökt ledning ur utländsk och främst nordisk transporträttslig praxis och litteratur för att utreda hamnterminalfrågan ur ett mer internationellt perspektiv. Nordiskt Institut för Sjørett bedrev under ledning av professor Hans Jacob Bull det s.k. Havneprosjektet vilket pågick perioden 1999-2001 och rapporterna publicerades i flera nummer av tidningen Marius. I tillämpliga delar hänvisas till projektets resultat.

1.4 Metod

Uppsatsens utredande avsnitt har framarbetats utifrån rättsdogmatisk metod. Denna är till karaktären kvalitativ då de data som metoden typiskt studerar ej kan omvandlas till siffror.² Metoden kan också räknas till dokumentstudie där argumentation som utförs utifrån den betydelse varje rättskälla i sig typiskt kan tillskrivas. Då arbetet riktar sig till rättsvetenskapligt skolade läsare förs här ingen närmare diskussion om normhierarki och olika

² Lundahl & Skärvad (1999) s. 51.

lagtolkningsmetoder. Rättsdogmatisk metod kan som fenomen knytas till etnometodologi.³ Ett problem härmed är reflexiviteten, då forskaren och undersökningsföremålet påverkar varandra ömsesidigt.⁴ Utgångspunkten är att de data som studeras måste vara valid, d v s relevant för problemställningen.⁵ Sammantaget kan rättsdogmatiska utredningar kritiseras ur reliabilitetssynpunkt d v s för hur pålitligt utredningen mäter vad den avser mäta.⁶ Enligt min och säkerligen många andras mening riskerar juridiska utredningar i detta hänseende bli föremål för subjektiv påverkan. Jag försöker i utredningen hantera denna problematik genom att tydligt klargöra för *när* det är jag själv som ger uttryck för egna reflektioner och exempel till skillnad från då jag återger hållningen i gällande rätt. Detta för att utredningens resultat inte snedvrids eller tillmäts en längre gående betydelse än vad som verkligen är fallet. Slutligen kan det ej heller uteslutas att jag gör egna feltolkningar när jag återger gällande rätt.

1.5 Disposition

Kapitel 1 innehåller uppsatsen inledande kapitel.

Kapitel 2 innehåller en historisk översikt och redogör kort för hur svenska hamnar är organiserade till sin struktur.

Kapitel 3 innehåller begreppsapparat samt en genomgång av uppsatsens rättskällor.

Kapitel 4 utreder hur de två dominerande branschavtalen reglerar rättsfrågan samt belyser denna hur ägarförhållanden i hamnterminalen.

Kapitel 5 utreder hur övriga rättskällor reglerar rättsfrågan i avsaknad av både bransch- och övriga standardavtal. Dessutom belyses rättsfrågan utifrån olika ägarförhållanden i hamnterminalen.

Kapitel 6 innehåller uppsatsens slutsatser.

³ Alvesson & Söderberg (1994) s. 107.

⁴ Ibid s. 105.

⁵ Halvorsen. K (1992) s. 42.

⁶ Ibid.

2 Bakgrund

2.1 Historisk översikt

2.1.1 En tvingande transporträtts långsamma utveckling

Den nordiska transporträtten är resultatet av en rad konventioner vilka erkänns som ratificerade av ett stort antal länder idag. Dessförinnan utgjordes en av de tidigaste svenska kodifikationerna av 1667 års svenska sjölag. Dess inspirationskällor kunde finnas i romersk, hanseatisk och holländsk rätt.⁷ En ny sjörättskodifikation kom till stånd först 1864, vilken snart ersattes av 1891 års SjöL. En viktig reform var 1936 års sjölagsändringar, som tydligt markerar transportavtalets ”inflyttning” i civilrätten. Dessa ändringar byggde på den första konventionen, de så kallade Haagreglerna om sjökonossement som skrevs under vid en diplomatkonferens år 1924.

Allt sedan arbetet på 1891 års sjölag har de svenska lagstiftningsprodukterna på transporträttsens område utvecklats genom nordiskt samarbete. Trenden återspeglar det internationella konventionsarbetet på så sätt, att de nordiska länderna gärna uppträder på enad front varigenom de åtnjuter ett större inflytande på konventionernas utformning än de annars skulle ha kunnat göra. Så var också fallet vid Haag-Visby reglernas utformande år 1968, vilka ratificerades på gemensam väg av de nordiska länderna men även bland övriga sjöfartnationer nått en bred anslutning. Detta tilläggsprotokoll till Haagreglerna är fortsättningen på en reaktion mot utvecklingen i USA under 1800-talets senare skede. Lastägarna tröttnade på redarnas/transportörernas sätt att utnyttja avtalsfriheten genom att friskriva sig gentemot i stort sätt varje tänkbar situation. De började bedriva politisk lobbying och ställa krav. ”The Harter Act” var början på en utjämning i kontraktsförhållandet och utvecklingen spred sig till Europa. Först ut att få liknande, dock mindre gynnsamma, regler hade Englands lastägare varit år 1924 i form av Haag-reglerna, vilka antagits i form av en internationell konvention samma år.⁸ Dessa visade sig innehålla flera brister, vilka tilläggsprotokollet ifrån Visbykonferensen 1968 syftade till att avhjälpa.⁹ Därav namnet Haag-Visby reglerna.

⁷ Grönfors. K (1984) s.52 ff.

⁸ Schmitthoff (2000) s. 268.

⁹ Hellner. J (1996) s. 145.

Ett exempel för hittills misslyckade initiativ till internationell harmonisering står en mer omfattande reform av Haagreglerna för, nämligen de s.k. Hamburgreglerna (se 3.2.2.4 för fler exempel). På utvecklingsländernas initiativ framlades konventionstexterna inom ramen för UNCTAD med UNCITRAL som konsulterad organisation.¹⁰ Arbetet resulterade i FN-konventionen 1978 om godstransporter till sjöss, kallad Hamburgreglerna. Hamburgreglerna trädde i kraft 1992 efter att ha ratificerats av erforderliga 20 länder. Dessa innebär vissa större omfördelningar av riskerna till sjötransportörens nackdel. Avsikten med Hamburgreglerna är att ”täppa igen” ansvarsluckor som uppstått i arbetet med konossementkonventionerna. Hamburgreglerna utsträcker sjötransportörens ansvar till att avse hela perioden godset är att anse som omhändertaget av sjötransportören.¹¹ Samtidigt innebar konventionen tillsammans med en rad andra betydande ändringar också en kraftig höjning av ansvarsbegränsningsbeloppet vid godsskada (se närmare under 3.2.2.2). Det är, förutom något undantag, hos utvecklingsländerna som konventionen nått sin utbredning, varför den är av liten praktiskt betydelse. Dagens internationella rättsläge inom sjötransporter med två gamla konventioner (Haag- och Haag-Visbykonventionerna) som har stor spridning men i olika länder och en modernare konvention med liten spridning, orsakar praktiska bekymmer.¹²

Den nya nordiska sjölagen¹³ från 1994 har försökt använda sig av så mycket som möjligt av Hamburgreglerna utan att för ena delen ratificera denna konvention och utan att för den andra delen åstadkomma en alltför stor kollision med Haag-Visby-reglerna. Det pågår emellertid ett arbete inom UNCITRAL med att enas om ett nytt ersättande initiativ, som också i viss mån anpassas till multimodala transporter. Förslaget innehåller därför även ett så kallat nätverksansvar innebärande att det sjörättsliga ansvaret skall omfatta även anslutande landtransporter om i situationer där inte dessa är föremål för tvingande internationell konvention.¹⁴

Internationella vägtransporter med lastbil är det yngsta transportmedlet och kom därför sent att omfattas av internationell reglering. Nio europeiska stater, däribland Sverige, skrev År 1956 undertecknade Sverige en konvention under namnet Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route.¹⁵ (CMR). Konventionen har utarbetats inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE) och trädde i kraft 1961.¹⁶ Den har i dagsläget 46 parter vilka utgörs av länder som angränsar Europa.¹⁷ Som rättskälla bygger dock

¹⁰ Ibid

¹¹ Schmitthoff (2000) s. 268 f.

¹² Gorton. L (2002) s. 423.

¹³ SjöL 1994:1009.

¹⁴ Schelin. J (2003) s. 1041 f. Senaste texten 'WP 44' återfinns på www.uncitral.org.

¹⁵ Clarke. M (1982) s. 1.

¹⁶ Grönfors. K (1974) s. 34.

¹⁷ www.unece.org.

konventionen till stor del på CIM konventionen rörande järnvägstransporter från 1890.¹⁸

2.1.2 Standardavtalens framväxt

Det finns andra metoder än konventioner för den som vill skapa internationellt enhetliga regler. Eftersom någon internationell lagstiftning avseende terminalperioderna ännu inte har kommit till stånd har branschen inte haft något annat val än att genom standardvillkor reglera frågan om godsansvaret, något som enligt min mening inte sällan försämrat den enskilde lastägarens förhandlingsläge.

Den nu beskrivna utvecklingen avsatte också strax spår i de tillämpade ansvarsreglerna och transportdokumenten. Under 1960-talet kom det s.k. Wilsonkonossementet vilket gjorde det möjligt för speditören att utfärda sjökonossement på egen hand i och med att en värdepappersklausul vilken innebar att godset endast kunde lämnas ut mot ett Wilsonkonossement i originalhandling. Dokumentet blev föregångaren till Scanfreightkonossementet som i sin tur i viss mån tjänade som förebild för speditörsammanslutningen FIATA:s FBL-dokument som anpassade utvecklingen mot en allt mer containeriserad transportmarknad.¹⁹

Ungefär samtidigt med FBL presenterade BIMCO (redarnas organisation) Combiconbill, för sjö- och landkombinerade transporter.²⁰ En harmonisering skapades mellan sjötransportörernas och landtransportörernas villkorsrevision.²¹ Både FBL och Combiconbill bygger på de regler som vid denna tidpunkt förelåg i ett konventionsutkast antaget av CMI vid dess kongress i Tokyo 1969.²² Detta konventionsutkast blev senare föremål för överläggningar inom UNIDROIT och förvandlades till det s.k. TCM (Transport Combiné de Marchandises) utkastet. TCM-utkastet låg sedan till grund för de s.k. Uniform Rules for a Combined Transport Document som antagits av Internationella Handelskammaren.²³ Det sistnämnda är ett modernt avtalsformulär som tar hänsyn till de tvingande bestämmelserna i Haag- och Haag-Visbyreglerna och formulärets klausuler har också inkorporerats i de senaste versionerna av FIATA:s och BIMCO:s konossement ovan.

För uppsatsen är det av vikt att endast kort nämna två klausuler ur ovan nämnda transportdokument²⁴. Den första är Paramountklausulen, med

¹⁸ Grönfors. K (1968) s. 175 f., Grönfors. K (1974) s. 35.

¹⁹ Ramberg. J (1983) s. 96.

²⁰ Ibid, Grönfors. K (1986) s. 42.

²¹ Grönfors. K (1986) s. 42.

²² Ramberg. J (1983) s. 96.

²³ Grönfors. K (1986) s. 43.

²⁴ Klausulerna förekommer även i av BIMCO utgivna standardavtal för tidsbefraktning och klargör ansvarsförhållandet mellan redare och befraktare. Dessa avtal är Gentime, Baltime och Linertime. Mer härom står att läsa i Ihre. R (2003) II s. 29 – 117, och Gentime specifikt rörande dess § 17b) och hänvisningen till Appendix A s. 114-117.

vilken viss konossementkonvention, ofta i sjöfraktsedeln angiven,²⁵ (Haag, H/V reglerna eller Hamburgreglerna) utpekade för att reglera godsansvarsfrågan parterna emellan.²⁶ Den andra är Himalayaklausulen (se 4.2.3.1) med vilken istället konossementkonventionens ansvarsregler sträcks ut till att gälla även de aktörer som under godsets resa utför terminalhanteringen.²⁷

Hamnterminalerna reglerar idag genom eget initiativ frågan om godsansvaret till stor del genom Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser från 1989 (se nedan under 3.2.3.4).

När det gäller vägtransporträtten skedde parallellt en mycket intressant utveckling. Speditören växte fram som en ny mellanman och Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser (NSAB) började ta form.

En första förutsättning för ett standardavtal i denna bransch var först och främst att speditörerna organiserade sig. I de nordiska länderna skedde denna utveckling redan i början av 1900-talet och det första förbundet grundades i Finland 1903.²⁸ I Sverige skedde inte utvecklingen lika snabbt utan 1906 grundades Göteborgs Speditörsförening, och riksförbundet bildades 1930.²⁹ Sverige har idag lokala speditörsförbund i Göteborg, Skåne och Stockholm. De svenska lokala förbunden är automatiskt medlemmar i Sveriges Speditörförbund som de övriga nordiska riksförbunden är anslutet till Nordiskt Speditörsförbund, som i sin tur är knutet till den internationella huvudorganisationen FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés).³⁰ Redan så tidigt som 1919 presenterade Nordiskt Speditörsförbund den första versionen av vad som idag går under namnet NSAB:s allmänna bestämmelser.³¹ Detta första avtal baserades till stor del på den danska föregångaren från 1913, som i sin tur baserades på motsvarande tyska bestämmelser. Den danska föregångaren hade prövats i praxis 1917 i en dansk dom.³²

Vad som mötte Europa och USA efter andra världskriget var en period av mycket kraftig ekonomisk tillväxt och ökad välfärd. Parallellt härmed gick en stark löneutveckling bland anställda inom alla samhällets sektorer, däribland transportsektorn och hamnens stuverianställda. Den huvudsakliga anledningen till att lastcontainern introduceras var just starkt stigande hanteringskostnader i industriländernas hamnar.³³ Det fanns ett behov av att kraftigt öka produktiviteten hos varje enskild stuvare och samtidigt minimera kostnaden för direkt lön.³⁴ Med lastcontainern utvecklades hamnen till en kapitalintensiv verksamhet samtidigt som godsets

²⁵ Ihre. R (2003) II s. 314.

²⁶ Ihre. R (2003) I s. 33.

²⁷ Schoenbaum. T.J (2004) s. 3.

²⁸ Ramberg. J (1983) s. 4.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid s. 5.

³¹ Grönfors & Hagberg s. 15-18

³² UfR 1917 s. 449 enligt Reiter. M (1963) s. 17-19.

³³ UNCTAD (1984) s. 61.

³⁴ Ibid.

omsättningshastighet i hamnen ökades explosionsartat, i samma rytm som dokumenthanteringen standardiserades och minskades (se ovan). Den ekonomiska risken för en betydande del av transportsektorns produktivitetsökningar skiftades så över från redaren till hamnen under denna tid.³⁵

I och med introduktionen av lastcontainern tillsammans med nya system för enkel transitering³⁶ uppstod en ny slags transporter; de multimodala. Containern färdas i oförändrat skick på sin resa från kontinent till annan och omlastas från lastbil till fartyg till järnväg och kanske återigen till lastbil innan dess innehåll når sin lastägare och transportavtalet presterats. Utvecklingen är problematisk för den internationella tvingande transporträtten. I mina ögon bygger denna starkt på enbart transportörens olika perspektiv. I lastägarens intresse ligger endast att få sitt gods levererat i oskadat skick och på avtalad tidpunkt. Det är för lastägaren ointressant vilket transportmedel som använts och vilka terminaler godset passerat och väntat i, och de olika beloppsmässiga ansvarsbegränsningar detta medför. En internationell konvention som med tvingande bestämmelser reglerar den globala godstransporten från dörr till dörr världen över är för lastägaren en självklar önskan. Försök till sådan reglering har gjorts, men de har vidtagits utan framgång och ibland mött stort motstånd från branschens aktörer.³⁷

2.2 Svenska hamnars organisation

2.2.1 Kontinentalmodellen

Danmark, Nederländerna, Storbritannien, Belgien och Frankrikes hamnterminaler har alla någon form av samarbete mellan privata och offentliga aktörer rörande drift och ägande.³⁸ Ägarstrukturen är komplex och det är inte ovanligt att terminaloperatörer i ett land har ägarintressen i operatörer i andra länder.³⁹ Rotterdams hamn är ett fristående aktiebolag som helägs av Rotterdams kommun.⁴⁰ Så kallade stevedoring companies har en betydande funktion i denna en av Europas största container- och Ro/Ro hamnar.⁴¹ Utvecklingen har här, som vid många av världens betydande hamnar, gått mot att de olika funktionerna i hamnterminaler (kranar, stuveri, förvaring och vård m.m.) sammanförs under en enda paraplyorganisation⁴², som på så vis i godsansvarsfrågan fyller ut hela skarven mellan transportkunderna och transportörerna.⁴³ När hamnterminaler anpassats för containerhantering har det världen över blivit vanligt att man samtidigt

³⁵ UNCTAD (1984) s. 61.

³⁶ En lyckad konvention rörande dokumenthantering är TIR-konventionen.

³⁷ Ett exempel utgörs av UN Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980).

³⁸ SOU 2004:76 s. 95, ESPO 2004-2005 s. 73-117.

³⁹ SOU 2004:76 s. 95.

⁴⁰ ESPO 2004-2005 s. 96.

⁴¹ Roll on - Roll Off transport med trailer och linjetrafik. Se Schmitthoff (2000) s. 51.

⁴² I Hongkongs hamn kallas sådan organisation för Public Godown. Se Hongkongfallet ND 1956.178 (NJA 1956 s 274) nedan under 5.2.1.1 och 5.4.3.

⁴³ Grönfors. K (1981) s. 11 f.

inrättar särskilda sådana terminalföretag, som utför alla tjänster ”inom samma ram”.⁴⁴

2.2.2 Den nya svenska modellen

Struktur och organisation

Sverige har i dagsläget 50 allmänna hamnar.⁴⁵ Dessa varierar i storlek från små specialiserade hamnar till stora fullservicehamnar. Utöver dessa tillkommer ett stort antal privata hamnar och mindre lastageplatser vilka är knutna till och i första hand betjänar industriföretag i olika branscher.⁴⁶

I jämförelse med hamnar i övriga världen (Storbritannien undantaget) är de svenska speciella såtillvida att flertalet drivs som integrerade bolag med både hamnförvaltande uppgifter och godshantering. Detta är ett resultat av samgåendet mellan den tidigare hamnförvaltningen och terminalverksamheten.⁴⁷ Bolagen lyder under aktiebolagslagen och drivs utifrån sedvanliga företagsekonomiska kriterier.⁴⁸ De flesta allmänna hamnarna och stuveriföretagen, totalt 53 stycken, är medlemmar i en gemensam branschorganisation, Förbundet Sveriges Hamnar (tidigare Sveriges Hamn och Stuveriförbund). Sveriges Hamnars andel av den totala enhetstrafiken (containers, trailers, Ro/Ro gods etc.) uppgick år 2003 och 2004 till 99,9 %.⁴⁹ Andelen av den totala godshanteringen i svenska hamnar uppgick under samma period till 75,7 % respektive 76,3 %.⁵⁰ De godstyper där en lägre andel uppvisas utgörs av flytande bulk- och skogsprodukter.

Ägande

Hamnarna i Sverige har traditionellt ägaredominerats av kommuner och organiserats under kommunal förvaltning.⁵¹ Samtidigt utförde ett vanligen privatägt bolag stuveritjänsterna i hamnen.⁵² Sådana privata bolag ansågs ansvara enligt ”gängse civilrättsliga regler”.⁵³

Kommunerna utövar fortfarande stort inflytande över många allmänna hamnar men formellt är flertalet hamnar organiserade som aktiebolag där ofta såväl kommuner som lokala företag är delägare samt representerade i styrelsen.⁵⁴ Själva hamnområdet och infrastrukturen ägs i regel av kommunen och arrenderas av ett hamnbolag.⁵⁵

De flesta av de allmänna hamnarna utgörs av integrerade hamnbolag med ansvar för både hamnadministration och godshantering. Den ansvarsmodell som uppstår är resultatet av en sammanslagning av de gamla

⁴⁴ Grönfors. K (1981) s. 11 f.

⁴⁵ SOU 2004:76 s. 87.

⁴⁶ Ibid, Ihre. R (2003) II s. 355.

⁴⁷ Remissyttrande EUN2001/457/TP av Sveriges Hamnar s. 2.

⁴⁸ SOU 2004:76 s. 57.

⁴⁹ Statistik lämnad av Sveriges Hamnar i enlighet med direktiv (95/64/EG) Källa: www.scb.se.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ihre. R (2003) II s. 355 f.

⁵² SOU 2004:76 s. 57.

⁵³ Prop. 1972:110 s. 46.

⁵⁴ Se bilaga D för aktuell förteckning över ägarstrukturen bland medlemmarna i Förbundet Sveriges Hamnar.

⁵⁵ SOU 2004:76 s. 57.

hamnmyndigheterna med de tidigare stuveriaktörerna.⁵⁶ Hamnarna är i regel helägda (men ibland delägda) av kommunen.⁵⁷ Själva arrendeavtalen om nyttjanderätten ingås på marknadsmässiga villkor och har vanligen löptider kring 20 år.⁵⁸ Det förekommer dock hamnbolag som själva äger och förvaltar infrastrukturen, magasin, kranar mm, liksom hamnar som organisatoriskt är indelade i ett förvaltande hamnbolag och ett (i allmänhet privatägt) stuveribolag som ansvarar för godshantering och hyr magasin mm av hamnförvaltningen. Privata industriterminaler för godsförvaring existerar också inom allmänna hamnars områden och dessa ägs i regel av speditörer eller sammanslutningar av sådana.⁵⁹ Privata, icke allmänna, hamnar ägs generellt av de industriföretag de betjänar.⁶⁰

Verksamhet

Hamnverksamhet utgörs, utöver tillhandahållande och underhåll av hamnbassänger och kajanläggningar, av godshantering men också kringsservice såsom lagring, bogserbåtservice, förtöjning och kranverksamhet.⁶¹ I de svenska hamnarna idag är det främst hamnbolaget som utövar rådighet över godset.⁶²

Konkurrens

I ett flertal hamnar existerar som nämnts bolag inom området av industrihamnar i privat ägo, organisatoriskt helt skilda från hamnbolaget. Dessa etableringar bedriver i huvudsak egenhantering, de betjänar således endast det ägande industriföretaget.⁶³ Dessa, liksom de övriga tjänsteleverantörer som förekommer i vissa hamnar, kompletterar men konkurrerar också i mån med verksamheten i den allmänna hamnen.⁶⁴

⁵⁶ ESPO 2004-2005 s. 110.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Remissyttrande EUN2001/457/TP av Förbundet Sveriges Hamnar s. 3, ESPO 2004-2005 s. 111.

⁵⁹ ESPO 2004-2005 s. 111.

⁶⁰ Remissyttrande EUN2001/457/TP av Förbundet Sveriges Hamnar s. 3.

⁶¹ Ihre. R (2003) II s. 355 f.

⁶² Examensarbete Jönsson. K (2000) s. 31.

⁶³ Remissyttrande EUN2001/457/TP av Förbundet Sveriges Hamnar s. 3.

⁶⁴ Ibid.

3 Teori

3.1 Begrepp

3.1.1 Gods

Internationellt saknas idag en enhetlig godsdefinition inom transporträtten. Istället förekommer två olika slag av godsdefinitioner inom konventionstexterna.

3.1.1.1 Varucentrerad definition

Den varucentrerade definitionsmodellen har sitt ursprung i Haagreglerna och är den som ligger till grund för godsdefinitionen i tilläggsprotokollet Haag-Visby reglernas artikel 1) c:

”Goods includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on the deck and is so carried.”

Hamburgreglerna använder sig av följande definition:

”Goods include live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, “goods” include such article of transport or packaging if supplied by the shipper.”

Den idag ännu ej ikraftträdde terminaloperatörskonventionen använder sig av en ytterligare något vidare godsdefinition, som dock tydligt bygger på Hamburgreglerna. Den anges i artikel 1 b) och lyder:

Where goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if it was not supplied by the operator

Av definitionerna ovan framgår att Haag-Visby reglerna exkluderar däckslastad gods samt levande djur. Sjölagen saknar godsdefinition men bygger på Haag-, Haag-Visbyreglerna samt Hamburgreglerna (SjöL 13:1 6 st) Det kan tyckas märkligt att här redovisa en mängd olika definitioner. Problemet är att Sveriges Hamnars terminalbestämmelser saknar godsdefinition. Haag-Visby reglerna äger i särklass störst utbredning inom sjötransporter varför en presumerad definition som inte hamnar i konflikt med CMR:s avtalscentrerade modell rörande internationella godstransporter på väg ter sig möjlig.

3.1.1.2 Avtalscentrerad definition

Ett exempel på den avtalscentrerade definitionen finns i CMR som nått en mycket bred anslutning och också ratificerats av Sverige (se nedan under 3.2). Modellen är att i artikel 1 ange en mycket vid definition av vilka typer

av avtal som omfattas av konventionen. Undantagen är bara tre och de utgörs av begravnings, flytt- och posttransporter vilka följaktligen hamnar utanför konventionens tillämpningsområde. Samma modell används i lagen om inrikes vägtransport (VTL).

Sammanfattningsvis kan sägas att gods utgörs av de varor som transporteras mellan två slutdestinationer och som ej tillhör transportören. Detta gäller gemensamt oavsett om man använder sig av en varucentrerad eller avtalscentrerad definition. Ett problem med definitionerna är att de automatiskt även omfattar s.k. farligt gods. Uppsatsen utreder inte vad som gäller för denna typ av gods, som dessutom är föremål för särskild tvingande lagstiftning vari farligt gods med särskild definition skiljs från övrigt gods.⁶⁵ Uppsatsen utreder vidare inte vad som i hamnterminalen gäller för levande djur. Då utredningen inte heller hamnar i konflikt med vad som gäller för däckslastat gods (se nedan under avsnitt 5.2) torde inte skillnaderna i sjötransportkonventionerna ovan tillmätas någon nämnvärd betydelse inom uppsatsens utredningsområde.

3.1.2 Hamnterminal

En terminal är ett område som tjänar som en gräns mellan olika transportmedel som fraktar gods, eller som destination eller avsändarställe för det transporterade godset.⁶⁶ Några exempel på olika terminaler är hamnterminaler, flygterminaler, tågterminal och lastbilsterminaler. I föreliggande uppsats används begreppet terminal synonymt med hamnterminal d v s hamnområdet. Med terminal avses således ständigt hamnen.

3.1.3 Gränssnitt

Gränssnittet definieras i uppsatsen som den tid ansvar kan åläggas ett visst subjekt d v s en viss juridisk eller fysisk person.

3.1.4 Aktörer

3.1.4.1 Lastägare

Med lastägare avses som utgångspunkt den som i någon av uppsatsens typsituationer äger lasten. Till denna definition räknas också den som står risken för godset d v s säljaren före riskens övergång och köparen efter riskövergången.⁶⁷ Lastägare kan därför enligt nu nämnda vara någon som

⁶⁵ Se 2 § Lag (1982:821) om transport av farligt gods samt IMDG- (sjöfart) och ADR-konventionen (vägtransport).

⁶⁶ Slinning, O (2000) s. 1

⁶⁷ Ihre, R (2003) I s. 11.

levererat, skulle eller skall leverera godset till fartyget, den som tar emot, skulle eller skall ta emot godset i destinationshamnen eller den som under sjöresan är ägare till godset.⁶⁸ Från denna definition skiljer jag övrigt subjekt som disponerar över lasten utan att vara transportör, lagrare, stuvare eller liknande. Är det då ej fråga om en förmedlande speditör anges detta särskilt (Grönfors⁶⁹ använder däremot härvid termerna varuägare och varuhavare).

3.1.4.2 Sjötransportör

Aktören definieras under SjöL 13:1 som:

Den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss.

Undertransportör definieras i sin tur som:

Den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den. Engelska termen är carrier.

3.1.4.3 Avsändare

Aktören definieras under SjöL 13:1 som:

Den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss. Engelska termen är sender.

3.1.4.4 Avlastare

Aktören definieras under SjöL 13:1 som:

Den som avlämnar godset (till fartyget) för transport. Avlastaren är generellt en landtransportör med fraktföransvar men kan också vara lastägaren själv där denne som avsändare i avtalet överenskommit med sjötransportören att själv frakta godset till fartyget för lastning. Engelska termen är shipper.

3.1.4.5 Terminaloperatör

Den enda tydliga definition av terminaloperatör återfinns i den ännu ej ikraftträdde terminaloperatörskonventionen⁷⁰. I artikel 1 a) anges:

"Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage.

3.1.4.6 Speditör

Speditören förtjänar ett större utrymme under definitionerna. Att beskriva vilken rättslig ställning en speditör har är nämligen både komplicerat och en svår rättsfigur att definiera.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Grönfors. K (1974) s. 45 f.

⁷⁰ United Nations Convention On The Liability Of Operators Of Transport Terminals In International Trade, Vienna, April 19, 1991.

Speditörens roll är den som mångsysslare och den rättsliga ställningen får härefter avgöras från fall till fall.⁷¹ Att avgöra denna roll kompliceras i sin tur av det faktum dels av att det inte finns några rättsregler berörande speditörsinstitutet som sådant och dels av att branschens standardavtal NSAB 2000 saknar en definition av begreppet speditör.

Speditörens huvudsakliga uppgift är att förmedla transporter samt tjänster som hör därtill. Speditören arbetar i första hand för lastägaren och dennes intressen och utgör länken (som mellanman) mellan denne och transportören vare sig det rör sig om en landsvägstransportör, lufttransportör, järnvägstransportör eller sjötransportör.⁷² Speditören agerar härvid rådgivare och transportspecialist för lastägaren,⁷³ och bokar i dennes namn transporten med transportören.⁷⁴ Vid mindre försändelser kan det innebära en trygghet för lastägaren att anlita en mellanman, då transporten för lastägaren innebär eventuell risk. Varuägaren kan härvid mot en kostnad dela risken med någon annan (speditören), när han själv inte har omedelbar kontroll över godset.⁷⁵

I detta stycke får för en definition istället större uppmärksamhet läggas på speditörens typiska roller i samband med olika transportsätt, varvid de som kommer i kontakt med hamnterminalen är de intressanta. I sjöfart anlitas speditören i huvudsak i samband med styckegodstransporter och speditörens roll är traditionellt att agera som fullmäktig för lastägaren.⁷⁶ Detta går till på så sätt att speditören sluter fraktavtal i lastägarens namn med ett rederi. Lastägaren eller speditören levererar så godset till hamnterminalen. Speditören kan dock också inta rollen som huvudman och i eget namn köpa upp lastutrymme hos rederiets fartyg på vilka han sedan samlar flera lastägarers gods med samma slutdestination för lossning. Det förfarandet ger ett bättre förhandlingsläge för speditören och i viss mån fraktrabatter som lastägarna i sin tur tjänar på.

Vid lastbilstransport är rollen mer komplicerad. Speditören uppträder som huvudman, transportör (fraktförare), mot lastägaren men ofta ägs de lastbilar som utför själva transporterna inte av speditören utan av enskilda åkare, även om lastbilarna vanligtvis bär speditörens firmanamn.⁷⁷

Än mer komplicerad blir situationen av att speditören i hamnterminalen ofta har rollen som mellanman, hamnagent åt sjötransportören.⁷⁸ Av sammanhanget förstås att speditören riskerar att hamna i intressekonflikt mellan transportören och lastägaren.

⁷¹ Ihre. R (2003) I s. 102.

⁷² Ihre. R (2003) II s. 413.

⁷³ Reiter. M (1963) s. 9-11.

⁷⁴ Ihre. R (2003) I s. 120.

⁷⁵ Reiter. M (1963) s. 9-14.

⁷⁶ Ihre. R (2003) II s. 417.

⁷⁷ Ibid s. 418.

⁷⁸ Ibid s. 414.

En annan av speditörens uppgifter är att lagra gods på uppdrag av lastägaren. Detta sker i godscentraler vilka i regel både ägs och disponeras av speditören.⁷⁹ Från godscentralen lämnas så godset både in och ut.

Sammanfattningsvis kan speditören beskrivas som en transporterernas generalentreprenör, en medhjälpare vid inrikes och utrikes varudistribution, en transportkonsult, en roll beroende av kundens önskemål. Speditörens verksamhet kan på sätt och vis liknas vid en godsets resebyrå.⁸⁰ Den omspanner alla funktioner som berör varudistribution. Den skiljer sig från rederiets, järnvägsföretags, flygbolags och åkares främst genom att speditören normalt inte (men ibland också) äger det transportmedel som i fysisk bemärkelse förflyttar varan från ort till ort.

3.1.4.7 Tredje Man

Där begreppet tredje man använts i denna uppsats åsyftar det lägen där det offentliga ingriper och skär av dispositionsmöjligheten till godset för lastägaren och dennes representant, för hamn- eller stuveribolagets och transportavtalets kontrahenter i övrigt.

3.2 Relevanta rättskällor för frågan om ansvaret under terminalperioden

3.2.1 Lag eller Avtalsfrihet?

Det finns i Sverige inga lagar eller ikraftträdde konventioner som specifikt och tvingande ansvarsfrågorna för gods i hamn. Sverige saknar en övergripande allmän lagstiftning för hamnar,⁸¹ och hamnorganisationen är ett område som staten har valt att inte reglera närmare. Istället ter det sig som att staten delvis delegerat denna uppgift till kommunerna.⁸² En allmän iakttagelse är att hamnarnas regelsystem inte sällan har karaktären av ”lappverk” som under åren byggts på och där hänvisningar till andra regler och standardavtal är vanligt förekommande (se nedan om Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989, NSAB 2000, egna villkor om godsansvar samt hamnordningar).⁸³

Förutom Sjölagen, som bygger på ett antal konventioner⁸⁴ (se nedan), utgör de lagar som avgör ett straffrättsligt ansvar tillsammans med

⁷⁹ Ibid s. 418.

⁸⁰ Ramberg, J (1983) s. 26.

⁸¹ Ihre, R (2003) II s. 356 samt ESPO 2004-2005 s. 111.

⁸² KommunL (1991:900) 1:1, 2:1. RF 1:1, 2 st. Sjöfartverket. s. 20.

⁸³ Ihre, R, (2003) II s. 356 f.

⁸⁴ Grönfors, K (1974) s. 28-29.

utomobligatoriska skadeståndet reglerat i SkL⁸⁵ de enda tillämpliga lagarna rörande hamnars verksamhet. Den existerande lagstiftningen med i vissa fall straffrättsligt ansvar är:

- *Kunglig Kungörelse, KK (1935: 47) angående viss uppgiftsskyldighet i fråga om hamnar och lastageplatser även som kanaler och andra vattentrafikleder.*
- *Lag (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn.*
- *Lag (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.*
- *Lag (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.*
- *Kunglig Kungörelse, KK (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m.*
- *Lag (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg.*⁸⁶

Den enda lagstiftning som kan bli tillämplig (utöver SjöL, CMR och VTL) för att lösa frågan om ansvaret i hamnterminalen är istället SkL (Skadeståndslagen 1972:207).

3.2.2 Internationella konventioner – tvingande transporträtt

Ingen ikraftträd konvention reglerar specifikt förhållandet i hamnterminalen. Ingen av Sverige ratificerad konvention utsträcker sig till att per automatik⁸⁷ också reglera hamnperioden.

3.2.2.1 Haag-Visby reglerna

Utöver de nordiska länderna har samtliga stora sjöfartnationer ratificerat detta tilläggsprotokoll till Haagreglerna och reglerna tillämpas fortfarande i mycket stor utsträckning. Sverige valde att frånträda de äldre Haag-reglerna 1985.⁸⁸ Beträffande godsansvaret är den s.k. ”Tackle-to-Tackle” principen av särskilt intresse. Transportören/redaren ansvarar enligt tvingande regler för godset från att lastningen på fartyget påbörjas till och med att det lossas från fartygets lasttackel när det ligger i lossningshamnen.⁸⁹ Utanför denna ansvarsperiod har transportören/redaren möjlighet att friskriva sig från Haag-Visby reglernas i detta avseende annars dispositiva regler. Haag-Visby reglerna innehåller ansvarsbegränsningar för sjötransportören om 2 SDR⁹⁰ per kilo respektive 667 SDR per kolli.⁹¹

⁸⁵ Skadeståndslagen 1972:207.

⁸⁶ Utgör genomförandet av Europaparlamentets och Rådets direktiv 2001/96/EG och utgör speciallag till fartygssäkerhetslagen (1988:49) se Prop. 2002/03:109 s. 124, 133-134.

⁸⁷ Se Hamburgreglernas artikel 4.

⁸⁸ Gorton. L (2003) s. 28.

⁸⁹ Grönfors. K (1981) s. 3.

⁹⁰ Special Drawing Rights. Standardenhet vars värde bestäms av världsbanken. För dess aktuella värde hänvisas till www.imf.org.

⁹¹ SjöL 13:30.

3.2.2.2 Hamburgreglerna

Hamburgreglerna framtogs av UNCITRAL och innebar en kraftig förändring av Haag-Visby reglerna.⁹² Från utvecklingsländernas håll riktades klagomål om att Haag-Visbyreglerna endast var anpassade till förhållandena i de traditionella sjöfartsnationerna. Hamburgregler tillkom 1978 och strävan var att fylla igen luckor mellan lastägaren och sjötransportörens ansvar som uppstår i och med Tackle-to-Tackle principen.⁹³ Hamburgreglerna utsträcker sjötransportörens ansvarsperiod till att täcka hela perioden denne har godset i sin vård, ända fram till det att sjötransportören överlämnar godset i lastägarens besittning.⁹⁴ De huvudsakliga förändringarna kan beskrivas i följande. Reglerna avser samtliga sjöfraktavtal mellan två konventionsstater, d v s det finns inget krav om att transporten sker under konossement utan reglerna gäller även andra lastdokument. Ansvarsperioden för lasten utsträcks till att gälla hela perioden godset är att anse som omhändertaget av sjötransportören. Dessutom har undantaget från ansvar vid nautiskt fel borttagits. Vidare görs en distinktion mellan den kontraherande transportören (d v s den som transportören i sin tur ingår avtal om transport av gods med) och transportören, där den kontraherande i princip är ansvarig solidariskt både för avlastaren och eventuell undertransportör denne anlitas. En annan ändring är att konventionen också gäller för andra transporter än sådana ingångna under konossement. Intresset för konventionen har visat sig ljumt. Den trädde ikraft först 1992 efter att ha erhållit de 20 ratificeringar som krävdes, nästan alla från utvecklingsländer.⁹⁵ De stora sjöfartsnationerna har hållit sig utanför Hamburgreglerna. Kanske beror detta på att ambitionerna med konventionen varit så högt ställda. Varken Sverige eller de övriga nordiska länderna har i dagsläget ratificerat denna konvention, vilka de undertecknade 1979.⁹⁶ De nordiska länderna har genom den nya nordiska sjölagen från 1994 istället försökt använda sig av så mycket som möjligt av Hamburgreglerna utan att för ena delen ratificera denna konvention och utan att för den andra delen åstadkomma en alltför stor kollision med Haag-Visby-reglerna (se nedan beträffande sjölagens ansvarsperiod under 5.2.1.1 och 5.2.2). Den nya sjölagens kompromisslösning möttes av skarp kritik i en serie debattartiklar.⁹⁷

3.2.2.3 CMR

Denna konvention gjordes 1969 till svensk lag (1969:12), när det gäller internationella transporter. År 1975 infördes dessutom ytterligare lagstiftning baserad på CMR för inrikes godstransporter på landsväg, lag (1974:610) om inrikes vägtransport (VTL, vägtransportlagen).⁹⁸ Tilläggsprotokollet från 1978 har i dagsläget 31 parter, hit hör dock inte

⁹² Schmitthoff (2000) s. 269.

⁹³ Grönfors. K (1981) s. 3, s. 9.

⁹⁴ Schmitthoff (2000) s. 269, Hellner. J (1996) s. 144.

⁹⁵ <http://www.uncitral.org/en-index.htm>

⁹⁶ 18 april 1979 (www.uncitral.org/en-index.htm).

⁹⁷ Exempel härpå är Tiberg. H (1995) I – III samt Schelin. J (1995).

⁹⁸ Gorton. L (2003) s. 32, Grönfors. K (1986) s. 26.

Sverige.⁹⁹ Enligt protokollet uppgår ansvarsbegränsningen till 8,33 SDR per kilo,¹⁰⁰ vilket är något lägre jämfört begränsningen i VTL som uppgår till 150 kr per kilo. I båda fallen rör det sig emellertid om en mer än fyra gånger högre gräns i förhållande till Haag-Visbyreglerna.

CMR ålägger fraktföraren med ett tvingande presumtionsansvar men konventionen andra viker i vissa lägen för andra transportmedels tvingande regler i enlighet med ett nätverksansvar (se 3.3.2 och 5.3.1). När sådan konflikt ej uppstår utan det endast finns dispositiva eller avtalade regler mellan parterna används dock CMR:s ansvarsregler så långt de är tvingande.¹⁰¹ I sammanhanget bör även nämnas Allåk 86 – Allmänna leveransbestämmelser (1986-01-01) för medlemmar som försäkrat sitt transportansvar till av SÅ godkända försäkringsvillkor.¹⁰²

3.2.2.4 Övriga

I en artikel publicerad i Marius år 1981 diskuterade Kurt Grönfors behovet av en internationellt tvingande reglering av godsansvarsfrågan under terminalperioden. Han kommenterade därvid det utkast till konventionstext som utarbetats av UNIDROIT. Detta arbete framlades för UNCTAD varefter medlemsländerna i UNCITRAL efter många år stod eniga om formuleringarna i en internationell terminaloperatörskonvention med en tvingande reglering av terminalansvaret.¹⁰³ Utanför arbetsgruppen upplevdes att arbetet sedan länge havererat varför inga av de betydande sjöfartnationerna ägnade konventionen något intresse. Konventionen har i dagsläget endast ratificerats av tre länder varav två anslutit sig (Egypten, Georgien).¹⁰⁴ För konventionens ikraftträdande krävs att fem länder ansluter sig, något som i dagsläget ter sig mycket osannolikt. Grönfors underströk i artikeln vikten av att varje lands lagstiftning åtminstone erbjuder sina hamnar enhetliga regler på området.¹⁰⁵ Beträffande det sistnämnda så har de största av branschens intressen i Sverige kunnat enas om terminalbestämmelserna (nedan).

3.2.3 Standardavtal – dispositiv transporträtt

Det är av intresse för läsaren att först kort beröra skillnaden mellan standardavtal och individuella avtal. Alla avtal, inklusive standardavtal, har individuella innehåll parterna emellan såsom plats och tid för fullgörande, pris samt vilket objekt det rör sig om.¹⁰⁶ Standardavtalen som presenteras under följande två stycken utgör ett försök att skapa enighet och förutsebarhet inom transportbranschen. Förutsebarhet gynnar både köpar-

⁹⁹ www.unece.org.

¹⁰⁰ Art. 23.3 CMR ur tilläggsprotokollet till CMR, Genève per den 5 juli 1978.

¹⁰¹ Grönfors. K (1968) s. 233.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (Vienna 1991).

¹⁰⁴ <http://www.uncitral.org/en-index.htm>

¹⁰⁵ Grönfors. K (1981) s. 14.

¹⁰⁶ Hellner. J (2002) s. 89.

och säljarsidan i det här fallet då det innebär att excessriskerna undviks, vilka annars alltid omedelbart höjer parternas redan höga kostnader för försäkringspremier.¹⁰⁷ Standardavtalen inom transportbranschen har bakgrund i det tidigare maktövertag transportörerna hade, vilket var så starkt att den ensamme lastägaren bara hade att acceptera de villkor och mycket långtgående friskrivningar transportören lade fram. Lastägarna organiserade sig och fick på så vis ett starkare förhandlingsläge än tidigare. En sådan jämnare balans återspeglas i de standardavtal som nedan presenteras. Nu nämnda bakgrund har redan berörts under kapitel två och är enligt min mening gemensam för både NSABs bestämmelser och Terminalbestämmelserna.

3.2.3.1 NSAB 2000

Speditörsinstitutet, och därmed speditörens rättsställning, är ej lagreglerat i Sverige vilket innebär att det står fritt mellan parterna att avtala så länge de uppkomna villkoren ej strider mot tvingande transporträtt.¹⁰⁸ Individuellt förhandlade speditörsavtal torde dock förekomma i mycket begränsad omfattning. Nordiskt Speditörsförbunds allmänna bestämmelser har som nämnts i kapitel två sedan tillkomsten 1919¹⁰⁹ reviderats ett flertal gånger. 1959 gjordes en revision varmed syftet var att NSAB skulle bli ett så kallat *agreed document*.¹¹⁰ Denna status innebär för det första att standardavtalet utarbetats mellan organisationer som representerar respektive säljar- och köparsida för att båda dessa skall få sina intressen tillgodosedda.¹¹¹ För det andra krävs i förlängningen att avtalet åses som ett standardavtal, vilket för det tredje medför att en domstol inte behöver censurera dess klausuler.¹¹² Svea HovR tog också fasta på denna status i ett avgörande¹¹³ vari det uttalades *”att det måste krävas särskilda skäl för att speditörsbestämmelserna inte skall anses tillämpliga”*. Det finns en tydlig benägenhet – t o m enligt domstolsavgöranden i Norge och Sverige – att godta NSAB som avtalsinnehåll trots att det ingåtts muntligen eller det saknas hänvisning till bestämmelserna i samband med ingåendet av avtalet.¹¹⁴ Trots detta utgör NSAB inget hinder för parterna att träffa överenskommelse om att andra villkor skall bestämma avtalsrelationen. Detta följer av att principen om avtalsfrihet samt av den inledande formuleringen *”i den mån inte annat uttryckligen avtalats”* till NSAB 2000.¹¹⁵ Ordet *”uttryckligen”* markerar att man i tveksamma fall skall utgå från att NSAB:s bestämmelser gäller. NSAB 2000¹¹⁶ ersatte föregångaren NSAB 85 som alltså har ett mycket utbrett bruk bland lastägare och speditörer.¹¹⁷ NSAB 2000 utgör självfallet

¹⁰⁷ Grönfors. K (1984) s. 468.

¹⁰⁸ Grönfors & Hagberg (1963) s. 15, Ihre. R (2003) II s. 414.

¹⁰⁹ Ekelund. P (1991) s. 27.

¹¹⁰ Ramberg & Nilsen (1998) s. 5.

¹¹¹ Hellner. J (2002) s. 96 f.

¹¹² Ibid.

¹¹³ ND 1980. 1 SveaHovR ”Litsa K”.

¹¹⁴ Ramberg & Nilsen (1998) s. 2, s. 9.

¹¹⁵ Grönfors & Gorton (1982) s. 49.

¹¹⁶ Bestämmelserna finns tillgängliga på www.nordicfreight.org.

inget hinder mot de i stora delar tvingande transporträttsliga konventionerna såsom CIM, CMR, Haag-Visbyreglerna samt Warszawakonventionen. Dessa regler gäller i tillägg så långt de tvingande bestämmelser medför ett längre gående skydd till förmån för uppdragsgivaren.¹¹⁸ En betydande juridisk skillnad jämfört med föregångaren NSAB 85 berör gränsdragningen mellan när speditören åses som transportör och förmedlare eller transportör (med de olika ansvarsmodellerna som konsekvens).¹¹⁹ NSAB 2000 klargör att speditören skall anses som transportör inte bara vid internationell godstransport på landsväg utan vid alla transporter på landsväg (§ 2 A st 2 p.3). De viktigaste nyheterna jämfört med föregångaren och för uppsatsen utredning är bestämmelser om speditörens försäkringsplikt vid lagring samt en totalbegränsning om 500 000 SDR för skador som vid lagring inträffat vid ett och samma tillfälle (§ 27 C punkt 3).¹²⁰

3.2.3.2 Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989

Mycket tyder på att parternas avsikt vid ingåendet av terminalbestämmelserna var att de skulle erhålla status som agreed document.¹²¹ De flesta svenska hamnterminaler tillämpar avtalet i sin helhet, några aktörer använder det som basvillkor med avvikande bestämmelser i exempelvis sina prislister (se nedan).

Detta standardavtal ingicks mellan Sveriges speditörsförbund och Sveriges redareförening å ena sidan samt en bred koalition av representanter för lastägarsidan å andra sidan. Denna koalition bestod förutom av samma organisationer som förhandlat NSAB 2000 också av Sveriges köpmannaförbund samt Småföretagets Riksorganisation. Bestämmelserna tillämpas på medlem av Sveriges Hamnar vid utförande av såväl stuveri- som lagringsuppdrag i hamnterminalen och torde gälla då avtal ingås även utan sedvanlig hänvisning i prislista.¹²² Avtalet ingås mellan medlemmen (i fortsättningen hamnbolaget) och uppdragsgivaren som utgörs av en lastägare eller speditör. Vid sidan härom gäller självfallet principen om avtalsfrihet och villkoren uttrycker att inga hinder föreligger för parterna att avtala om avvikande villkor. Detta torde endast förekomma i fall då det rör sig om en mycket stor lastägare.¹²³

Stuveriverksamhet och lagringsuppdrag benämns med den samlade termen terminaluppdrag. Förutom det som kanske mest förknippas med stuveriverksamhet, nämligen lossning och lastning av fartyg och andra transportmedel (främst lastbilar och järnvägsvagnar) ges olika definitioner av terminaluppdrag under 1 § 1 st:

§1 Definitioner

Med terminaluppdrag förstås:

¹¹⁷ Jönsson. K (2000) s. 28, Examensarbete Juridicum Lunds Universitet.

¹¹⁸ Ramberg & Nilsen (1998) s. 10.

¹¹⁹ Ramberg & Nilsen (1998) s. 7.

¹²⁰ Ramberg & Nilsen (1998) s. 7.

¹²¹ Något som också diskuteras i domskälen till 1998-10-28 Malmö Tingsrätt, s. 5.

¹²² I inledningen till bestämmelserna, se bilaga A.

¹²³ Hellner. J (2002) s. 97.

- a) *lastning, lossning samt övrig hantering av fartyg, transportmedel och transportanordningar*
- b) *förvaring av omhändertaget gods*
- c) *packning, ompackning, märkning, sortering, vägning, bevakning och kontroll av godset samt omflyttning och transport av godset inom hamnområdet.*¹²⁴

Terminaluppdrag kan utifrån definitionen sägas utgöra hamnens kärnverksamhet och motsvarar väl de tjänster som marknadsförs i de ledande svenska hamnarnas prislistor. Vid andra uppdrag, såsom till exempel traditionella speditorsuppdrag såsom mellanman, tillämpas istället NSAB:s villkor. Hamnarnas regelsystem har inte sällan karaktären av ett lappverk där även egna villkor förekommer tillsammans med terminalbestämmelserna, NSAB 2000 och Scandinavian Tugowners Standard Conditions of 1985¹²⁵. I vissa fall överlappar NSAB 2000 terminalbestämmelserna.¹²⁶ En situation jag tänker mig är då hamnbolaget är medlem i både Sveriges hamnar och i ett förbund anslutet till Nordiskt Speditörsförbund.¹²⁷ Här kan terminalbestämmelserna äga företräde framför NSAB 2000 i vissa fall de har egenskap av ”närmare villkor” d v s specialbestämmelser.¹²⁸ Detta följer av nätverksansvaret i 23 § NSAB 2000.

Vid det som jag valt att kalla stuveriverksamhet bygger ansvarsreglerna i SHT på vårdslöshetsprincipen d v s hamnen är ansvarig endast om skadan kan hänföras till fel eller försummelse från hamnens sida (2 § 2 mom). Med stuveriverksamhet avses 1 § a) och c) ovan i SHT bestämmelserna.

Vid förvaringsuppdrag bygger istället ansvarsreglerna på ett presumtionsansvar d v s hamnföretaget är ansvarigt för godsskada om det inte visar att *rimliga åtgärder* vidtagits för att förhindra skadan eller förlusten.

3.2.3.3 Hamnarnas egna allmänna villkor

Till hamnarnas egna villkor får räknas hamnordningen. De svenska hamnarnas hamnordningar är vanligtvis antagna av kommunfullmäktige.¹²⁹ Förutom den huvudsakliga regleringen, som rör hur fartygen får anlöpa och förflyttas i hamnen, innehåller de ibland också föreskrifter om godsansvar. Sådana föreskrifter kan istället förekomma i underliggande föreskrifter¹³⁰ eller uppdyka som ytterligare villkor i prislistor som fyller ut eller gäller istället för terminalbestämmelserna. Ett sådant exempel är friskrivningarna under punkt nio i Copenhagen Malmö Ports prislista. De upptar bland annat ansvarsfrihet vid strejk/lockout (p. 9.2), demurrage (9.5) samt mycket långtgående friskrivningar avseende skador på gods (p. 9.3, 9.4). När det gäller friskrivningar från skadeståndsansvar gäller den viktiga okodifierade

¹²⁴ 1 §, 1 st ur Sveriges Hamnars terminalbestämmelser 1989.

¹²⁵ Detta standardavtal reglerar bogsersertrafiken och lämnas därför utanför uppsatsens utredning.

¹²⁶ Ihre. R (2003) II s. 357.

¹²⁷ Så är fallet med Göteborgs Hamn AB, Helsingborgs Hamn AB, Stockholms Hamn AB, Falkenbergs Terminal AB, Trelleborgs Hamn AB och Södertälje Hamn AB. (www.nordicfreight.org samt se Bilaga C).

¹²⁸ Ottesen. F (2000) s. 21.

¹²⁹ Ihre. R (2003) II s. 356.

¹³⁰ Ibid. s. 357.

principen att klausuler enligt vilka en part friskriver sig från grov culpa eller uppsåt i regel betraktas som oskäligen.¹³¹ Det främsta lagstödet för denna princip finns i 36 § Avtalslagen.¹³²

I praxis rörande transportbranschen har säljarsidan givits ett relativt stort utrymme till friskrivningar så länge lastägaren har haft möjlighet att skydda sig genom att teckna försäkring.¹³³

3.2.4 Praxis

Utmärkande för godstransporter är att de i mycket stor utsträckning är internationella.¹³⁴ Transporträtten har därför en starkt internationell prägel då många av dess regler baserar sig på internationella konventioner. Genomgående framgår det också av konventionstexterna att reglerna däri skall tillämpas i syfte att uppnå en harmonisering. När transporträttsliga regler tillämpas innebär detta att hänsyn skall tas dels till svensk rättstradition och svenska rättskällor, dels en nordisk ram då hållningen i konventionsarbetet ofta har varit gemensamt nordisk och nordisk transporträtt är mycket likartad, samt slutligen också till utländska och då främst engelska rättskällor.¹³⁵ I två rättsfall¹³⁶ bekräftar HD denna bild, där trots att rättsfrågorna ej berörde varken internationell konvention eller engelsk rätt uttalade att särskild hänsyn i samband med befraktningsavtal skall tas till engelsk rätt.¹³⁷

I nordisk rätt är den praxis som samlas och presenteras i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (förkortade ND) av stor betydelse.¹³⁸

I praxis kan det också anses ha vuxit fram ”allmänna transporträttsliga grundsatser” vilka tycks gälla oavsett med vilket transportmedel godset färdas.

3.2.5 Allmänna transporträttsliga grundsatser / Allmänna skadeståndsprinciper

I fall där *inte* frågan om godsansvar är reglerad i *avtal* kan de allmänna skadeståndsprinciperna i svensk rätt avgöra vem som är ansvarig för gods i hamn. På sätt som presenteras nedan kan ledning fås från domstolspraxis på området där speciellt äldre rättsfall bygger på dessa allmänna principer. I dessa fall blir det först att avgöra om det är fråga om ett inom- eller utomobligatoriskt skadeståndsansvar.¹³⁹ När det är fråga om skada orsakad på godset av någon utanför avtalet mellan transportören och lastägaren kan

¹³¹ Bernitz. U (2000) s. 88.

¹³² Ibid.

¹³³ NJA 1998 s. 390 Diamantfallet (Jfr också NJA 1979 s. 483 Bergman & Beving fallet).

¹³⁴ Hellner. J (1996) s. 141.

¹³⁵ Gorton. L (2003) s. 25.

¹³⁶ NJA 1954 s. 574 och NJA 1971 s. 474.

¹³⁷ Gorton. L (2003) s. 26.

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ För en närmare presentation av skadeståndsrättens grundläggande begrepp hänvisas läsaren till Hellner & Johansson (2000) s. 21 – 25, s. 85 – 91, s. 95-98 samt s. 151-153.

det te sig problematiskt att utröna ett utomobligatoriskt ansvarssubjekt. Lösningen kan i sådana fall uppnås genom användning av de allmänna reglerna om culpa- och principalansvar samt även den grupp dispositiva rättssatser som brukar benämnas de allmänna transporträttsliga grundsatserna.¹⁴⁰ Vad dessa rättssatser anger är oklart. En gemensam ingrediens alla rättsregler om ansvar för gods i samband med transportavtal tycks däremot vara transportörens skyldighet att vårda godset sedan han mottagit det för transport. Transportören är under transportören för godset därvid underkastad ett culpaansvar med omvänd bevisbörda, ett s.k. presumtionsansvar.¹⁴¹ Detta är inte utmärkande enbart för transportuppdrag utan gäller också förvaringsuppdrag (deposition) rent allmänt.¹⁴²

Det måste vid inträffad godsskada utredas om lastägaren eller transportören anlitat den som skadat godset. Denne person är i hamnen ofta en stuvare eller kranarbetare. Till att börja med ansvarar sjötransportören för vårdslöst (culpöst) beteende vid utövande i tjänst av befälhavare, medlem av besättning eller lots (principalansvar).¹⁴³ Principalansvaret kan sägas ha etablerats klart i svensk rätt då det lagfästes i skadeståndslagen. Det principalansvar som rör sjöfartsförhållanden är däremot längre utsträckt än SkL 3:1 genom den särskilda regleringen i SjöL 7:1.¹⁴⁴ Vidare ansvarar sjötransportören för sådana han anlitat tillfälligt (t e x hantverkare, stuvare) och som inte står i något anställningsförhållande till sjötransportören.¹⁴⁵ Detta gäller också om dessa personer kan anses som självständiga företagare (enskilda näringsidkare etc.)¹⁴⁶ Som en huvudregel är en arbetstagare fullt ut ansvarig för egen vårdslöshet (culpa).¹⁴⁷ En skadelidande lastägare kan då vända sig till antingen principalen (i exemplet sjötransportören) eller till den enskilde skadegöraren. I praktiken riktas ersättningskrav ytterst sällan direkt mot den anställde utan istället enbart mot arbetsgivaren, som sällan i sin tur regressar mot sin anställde.¹⁴⁸ Några från stuveri- och hamnbolag helt fristående stuveriarbetare tycks överhuvudtaget inte existera i svenska hamnterminaler, varför jag valt att inte utreda den typen av ansvarssituationer mer ingående än vad som nu nämnts härom (se ovan under 2.2.2).

Är det istället lastägaren som anlitat stuvare kan denne inte anses handla i ”fartygets tjänst”,¹⁴⁹ och lastägare får själv bära sin förlust.

Det trots att det utomobligatoriska ansvaret i princip är obegränsat, då avtal saknas och därmed också ansvarsfriskrivningar.

¹⁴⁰ Gorton. L (1996) s. 30.

¹⁴¹ Ibid. Begreppet har lanserats av Grönfors. Se också Grönfors. K (1968) s. 33, s. 42-46, Grönfors. K (1974) s. 40, Grönfors. K (1999) s. 121 för vårdansvarets utveckling från att ha varit utformat som ett rent strikt ansvar med undantag för force majeure till dagens presumtionsansvar. .

¹⁴² Se HB 12:2 samt Grönfors. K (1974) s. 41, Grönfors. K (1968) s. 46.

¹⁴³ Karlgren. H (1972) s. 133.

¹⁴⁴ Hellner & Johansson (2000) s. 163.

¹⁴⁵ Karlgren. H (1972) s. 133, Hellner & Johansson (2000) s. 163.

¹⁴⁶ Karlgren. H (1972) s. 133.

¹⁴⁷ SkL 2:1

¹⁴⁸ Grönfors. K (1960) s. 84.

¹⁴⁹ Karlgren. H (1972) s. 133.

3.3 Ansvarskonstruktioner

En snart helt dominerande del av det gods som transporteras i fast form utgörs av enhetsgods, och detta transporteras multimodalt och främst i containrar. När ett containerfartyg når en hamn sker det att containern omlastas på järnväg för att ofta sista sträckan transporteras med lastbil innan den slutligen når lastägaren. En sådan transportkedja utförs dessutom ofta globalt och helt gränsöverskridande. En ”overriding regime” med ett enhetligt ansvarssystem efterfrågas lika mycket idag som för 25 år sedan. En lösning i form av en kompromiss mellan de olika tvingande regelverken för unimodala transporter utgörs av nätverksansvaret.

3.3.1 Enhetligt ansvar (Uniform liability)

Ramberg¹⁵⁰ nämner artikel 16 ur UN Convention on International Multimodal Transport of Goods från 1980 som exempel på enhetligt ansvar:

”Basis of Liability”

1. *The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in Article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.*
2. *Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.*
3. *If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this Article, the claimant may treat the goods as lost.”¹⁵¹*

Med det enhetliga ansvaret ovan tar MTO:n det självständiga ansvaret för hela transporten oavsett transportmedel och oavsett i vilken konventionsstat godset befinner. Ansvaret löper från ”dörr-till-dörr”. Enligt ett enhetligt ansvar eller ”Uniform liability System” så kommer man undan med hela problemet med just dagens godstrafik, nämligen frågan om *var* skadan inträffat under transporten. Med en sådan overriding regime spelar det för ansvarsfrågans avgörande då inte längre någon roll vilket transportmedel som använts eller om skadan inträffat under hamnterminalperioden. Regressfrågor förenklas samtidigt som excessriskerna vid tecknandet av försäkring skulle försvinna. Det största hindret för ett sådant enhetligt ansvarssystem är att det stora antal internationella konventioner (som analyserats ovan) med tvingande verkan vilka inte gör undantag för

¹⁵⁰ Ramberg, J (1983) s. 98 f.

¹⁵¹ Schmitthoff (2000), s. 317 f.

multimodala transporter.¹⁵² Ramberg¹⁵³ pekar på ytterligare ett antal rent praktiska bekymmer vid utformandet av ett enhetligt ansvar.

För det första saknas en fast referenspunkt till någon nu antagen rättskälla. Detta innebär att ansvarsreglerna och ansvarsnivåerna skiljer sig i dagens rättskällor mellan de olika transportmedlen, också när det gäller ansvarsgrund och ansvarsbegränsning. En lösning skulle kunna vara att införa ett strängare ansvarsbegränsningsbelopp på samtliga transportmedel jämfört med vad som gäller idag. Detta skulle innebära en ett slags tvångsförsäkring för lastägaren eftersom han inte längre kan försäkra sig enbart på den sträcka och med det transportmedel han anser att risken för godsskada är som störst. Lastägaren får nu däremot ett fullgott riskskydd.

MTO konventionen föreskrev just ett strängare ansvar. Än idag har den inte trätt ikraft och får allmänt ses som ett misslyckat försök till uppnå en harmoniserad syn av ansvarsfrågan vid multimodala transporter.

En annan möjlighet till att lösa problemet med referenspunkten vore enligt Ramberg att istället försöka hitta en genomsnittlig ansvarsnivå för en MTO. MTO:ns underentreprenörer skulle då skyddas av MTO:ns lägre ansvar, där MTO:ns möjligheter till regress understiger de belopp han i vissa fall skulle ha haft åtkomst till under ett nätverksansvar. Alternativt kan det istället få bli lastägarens sak att direkt rikta sina anspråk mot underentreprenörerna.

För det andra utpekar Ramberg problemet med att det i flera konventioner¹⁵⁴ redan finns regler om multimodala transporter.

Ett exempel på vad ett sådant problem orsakar är CMR art 41 som förbjuder fraktföraren att ta på sig ett annat ansvar än konventionens. CMR art 41 är - till skillnad från vad som gäller i andra unimodala konventioner - ”tvingande i båda riktningarna”. CMR har nämligen försetts med en bestämmelse som begränsar konkurrensen mellan fraktförarna avseende ansvarets utformning. Det är därför inte möjligt att med avseende på vägtransporten välja en annan och högre ansvarsnivå än den som följer enligt CMR. En lösning till detta andra problem blir enligt Ramberg att betrakta MTO-kontraktet som ett avtal *sui generis*.

3.3.2 Nätverksansvar (Network liability)

Nätverksansvaret undgår istället konflikt med de unimodala konventionerna genom att istället fullt ut acceptera dessa ansvarssystem.¹⁵⁵

Nätverksansvaret innebär att ansvarssubjektet – i den mån han inte själv utför transporten – endast står del credere för sina underentreprenörer. I princip belastar nätverksansvaret endast en huvudtransportör (eller MTO enligt ovan) när en godsskada *inte* kan lokaliseras till ett bestämt avsnitt under transporten eller när lagbestämmelser eller allmänna villkor saknas och den verkställande transportören utnyttjar för att friskriva sig från

¹⁵² Hellner, J, Hager, R, Persson, A (2005) s. 188.

¹⁵³ Ramberg, J (1983) s. 100 f.

¹⁵⁴ CMR, CIM och Warzawakonventionen.

¹⁵⁵ Ramberg, J (1983) s. 100 f.

ansvar.¹⁵⁶ Detta förutsätter dock ett utpekande av någon form av basansvar.¹⁵⁷

Ett exempel på nätverksansvar är lydelsen av 23§ NSAB 2000:

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

Nätverksansvaret har två funktioner. Dels måste de tvingande transporträttsliga reglerna respekteras när avtal träffats om transport med ett visst bestämt transportmedel (t e x lastbil). Dels avser nätverksansvaret att skydda såväl transportören som transportkunden, så att ingen av dem kommer i sämre ställning jämfört med vad som skulle ha gällt om ett särskilt fraktavtal ingåtts för just den transportsträcka där skadan eller förlusten inträffat.¹⁵⁸ Dessa båda funktioner uppnås i varierande grad beroende av om nätverksansvaret är ett s k. modifierat eller fullt utbyggt nätverksansvar.¹⁵⁹ NSAB § 23 är att anse som ett fullt utbyggt nätverksansvar. I praktiken är oftast speditören ansvarig som kontraherande transportör och tvingas därför enligt § 23 först reglera skadan med uppdragsgivaren (vanligen lastägaren) och sedan få tillbaka beloppet, under förutsättning att skadan kunnat lokaliseras till ett visst transportavsnitt och transportören är solvent.¹⁶⁰ Detta eftersom speditören står del credere för den verkställande speditören.¹⁶¹

¹⁵⁶ Ramberg & Nilsen (1998) s. 44.

¹⁵⁷ Ramberg. J (1983) s. 100 f.

¹⁵⁸ Ramberg. J (1983) s. 79.

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Ramberg & Nilsen (1998) s. 44.

¹⁶¹ Ibid, Grönfors. K (1968) s. 299.

4 Analys inom standardavtal

4.1 Inledning

I lastningshamnen överlämnas godset från avlastaren till sjötransportören och i lossningshamnen överlämnas godset från sjötransportören till mottagaren. De svenska hamnarna, liksom även hamnar i andra länder, har hamnordningar, terminalbestämmelser och annat som gäller för hamnens kunder. För svensk del och ur såväl ett privat som ett offentligt ägarperspektiv är det av vikt att fastställa frågan om hamnterminalansvarets olika gränssnitt utifrån SHT bestämmelserna och NSAB 2000. Ägarstrukturens inverkan på rättsfrågan utreds under ett avslutande avsnitt under såväl kapitel fyra som kapitel fem.

4.2 Gränssnitt mellan lastägare och transportör

4.2.1 Lastägarens ansvar mot transportören

Förutom lastägarens huvudförpliktelser gentemot transportören, som att i rätt tid och plats leverera rätt gods, i tid betala frakt och att i lossningshamnen ta emot och forsla bort fartygets last så inträder också ansvarsfrågor rörande godset.¹⁶² Terminalbestämmelserna använder sig av termen ”uppdragsgivare” och ”företag”(medlem av Sveriges Hamnar). Med denna terminologi täcker terminalbestämmelserna in det ena fallet där lastägaren själv direkt tecknat avtal med ”företaget” (terminaloperatör/hamnbolag). Det andra fallet är där lastägaren anlitat speditör/transportör som under utförandet av sitt uppdrag i sin tur tecknat avtal med terminaloperatören eller hamnbolaget.

I denna andra situation blir istället NSAB 2000 tillämpligt mellan lastägaren och speditör/transportör. Speditören/transportören har däremot som ”uppdragsgivare” ingått avtal med terminaloperatören/hamnbolaget under terminalbestämmelserna. För det fall där speditören/transportören blir ersättningsskyldig på grund av att lastägarens gods orsakat ”företaget” kostnader och utgifter enligt 5 § 1 st a)-e) får speditören/transportören enligt nedan (4.2.2.1) rikta regressanspråk gentemot lastägaren. NSABs bestämmelser innehåller i 23 § ett nätverksansvar som också det kort berörs i samband med frågan om var maximigränsen för lastägarens ansvar ligger i samband med denna andra situation.

¹⁶² Ihre. R (2003) s. 9.

4.2.1.1 Lastägarens ansvar mot transportören (speditör under fraktföransvar samt under förmedlareansvar)

Enligt Bull innehåller den nordiska transporträtten en presumtion för att en speditör ansvarar som fraktförare (transportör)¹⁶³ när avtal om godsbefordran på väg ingås.¹⁶⁴ Denna presumtion underbyggs enligt Bull av praxis¹⁶⁵ men också av utformningen av såväl NSAB 2000 som dess föregångare NSAB 85. Detta innebär att speditören uttryckligen måste ha klargjort för lastägaren när han presterar en tjänst endast som förmedlare.

När det gäller lastägarens ansvar gentemot transportören använder sig NSAB 2000 också av termen ”uppdragsgivare”, vilket också täcker in ansvarssituationen där en speditör ansvarar som kontraherande transportör (2 § 2 st A). NSAB § 28 reglerar uppdragsgivarens ansvar mot ”speditören” d v s någon åtskillnad mellan om speditören ansvarar som fraktförare eller förmedlare görs inte. Klausulens första stycke anger följande:

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

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

Uppdragsgivarens ansvar inträder tidigt, redan då uppgifter om godset lämnats till speditören. Det kan också i förhållande till tredje man sträckas långt bortom den tidpunkt då speditören avhänt sig godset (se nedan).

Bestämmelsen är knuten till vad som kan benämnas lastägarens allmänna produktansvar, rörande egendom eller person, och till belopp saknar den ansvarsbegränsning. Gäller det personskador kan ansvaret bli rent strikt för lastägaren då densamme i vissa fall bör kunna bli ansvarig utan att fel eller försummelse har förekommit.¹⁶⁶ En av lastägaren utsedd förmedlare bär i sådana fall ett lika starkt ansvar som lastägaren.¹⁶⁷ Det rent strikta ansvaret bör inte typiskt gälla alla situationer. Formuleringen i 28 § c) ovan tar istället främst sikte på gods av speciell beskaffenhet.¹⁶⁸ Något som torde påverka utredningen av ansvarsfrågan är, om speditören tidigare hanterat samma slags gods varefter dess ”speciella karaktär” avtagit. Ju mer speciellt godset är, desto större blir alltså uppdragsgivarens upplysningsskyldighet.

Det andra stycket anger en viss jämningsmöjlighet rörande uppdragsgivarens ansvar för punkterna a) och b). Den tar sikte på de fall där

¹⁶³ Med termen ”fraktförare” avser jag detsamma som ”transportör” i NSAB 2000. I dessa fall ansvarar speditören alltid som huvudman.

¹⁶⁴ Bull. H.J (2000) s. 24.

¹⁶⁵ ND 1983 s. 172 Eidsivating *Anleggsmaskin-dommen*, ND 1995 s. 238 NH *Nordland-dommen* samt ND 1983 s. 52 Göteborg *Volvo Penta*.

¹⁶⁶ Ramberg & Nilsen (1998) s. 55.

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ Ibid s. 56.

speditören haft kännedom om de skadebringande förhållandena och trots detta godkänt eller underlåtit att invända mot uppdragsgivarens handlingar.

Lastägaren skall också hålla speditören skadeslös från anspråk från tredje man (28 § 3 st). Bull¹⁶⁹ ger ett exempel ur praxis¹⁷⁰ där lastägaren hölls ansvarig för alla utgifter fraktföraren påförts när en lastbil under flera månader kvarhållits i Turkiet p g a dokumentuppgifterna om godset varit otillräckliga.

Situationen är mer oklar när lastägaren gods orsakat skador på andra lastägarers gods. Exempelvis kan detta ha skett då samlastning i container gjorts med andra lastägare. Speditören torde kunna stödja sig på nu nämnda 28 § 3 st i NSAB 2000 rörande krav från tredje man. De skadelidande lastägarna däremot får det svårare att rikta sina krav mot den skadedrabbande lastägaren. Dessa får istället stödja sig på utomobligatoriska ersättningsreglerna i SkL samt transporträttslig praxis.¹⁷¹

4.2.2 Transportörens ansvar mot lastägaren

4.2.2.1 Sjötransportören och Himalayaklausulen

Himalayaklausulen har fått sitt namn efter ett engelskt rättsfall¹⁷² och dess omfattning har fortsatt utvecklats inom engelsk praxis¹⁷³. Från att ursprungligen ha utgjort en branschpraxis varmed redarna friskrev sig från ansvar har klausulen fått nära nog¹⁷⁴ motsatt innebörd till att istället *utsträcka* tillämpligheten av redarens (sjötransportörens) ansvar.¹⁷⁵ Himalayaklausulen formuleras på konossementet och dess syfte är att redarens anställda och underlydande och också av redaren utsedd terminaloperatör eller stuveriarbetare skall åtnjuta samma och inte ett eget ansvar gentemot de som lidit skada genom fartygets drift.¹⁷⁶ I fall där sådant ansvar trots allt inte går att undvika skall de underlydande ha samma rätt att begränsa sitt ansvar som redaren har.¹⁷⁷ Himalayaklausulen är ej kännetecknande för svenska terminalförhållanden men den är vanlig i konossement för containertrafik.¹⁷⁸ Den återfinns i flera av BIMCO:s

¹⁶⁹ Bull. H.J (2000) s. 50.

¹⁷⁰ ND 1993 s. 113 SöHa *Tyrkia*.

¹⁷¹ Bull. H.J (2000) s. 51.

¹⁷² *Adler v. Dickson* [1955] 1 Q.B. 158.

¹⁷³ *Wilson v. Darling Island Stevedoring and Lighterage Company Ltd* [1956] 1 Lloyd's Rep. 346, *Elder Dempster and Company Ltd. V. Paterson Zochonis & Company Ltd* [1924] A.C. 522 samt *Midland Silicones Ltd. V. Scruttons Ltd* [1961] 2 Lloyd's Rep. 364. För referat av rättsfallen hänvisas till Chatterjee. S.K. (1994) s. 115-118.

¹⁷⁴ Vissa av ovanstående rättsfall innehåller skiljaktiga domskäl. Se Chatterjee. S.K (1994) s. 116 fotnot nr 14.

¹⁷⁵ Ihre. R (2003) I s. 107.

¹⁷⁶ Ihre. R (2003) II s. 115.

¹⁷⁷ *Ibid*, Grönfors. K (1968) s. 289 f.

¹⁷⁸ Grönfors. K (1968) s. 284.

standardavtal (se ovan under 2.1.2). Två olika exempel på Himalayaklausulens lydelse är:

*Every servant agent or subcontractor of the carrier: . . . shall have the benefit of every exemption from liability, defence, limitation, condition, and liberty herein contained, as if such provisions were expressly for his benefit, and in entering into this contract, the carrier, to the extent of this provision does so not only on his own behalf but also as agent and trustee for such persons.*¹⁷⁹

*The responsibility of the Carrier under the conditions of this Bill of Lading is extended to cover the period from the reception of the goods by the Carrier in the port of loading until the delivery by the Carrier in the port of destination.*¹⁸⁰

Även det fall där konossement ännu *ej* hunnit utfärdas har varit föremål för praxis¹⁸¹. Fallet tar sikte på den situation där godset befinner sig hos, en av sjötransportören, anlita terminaloperatör i hamnen eller i dennes förvaringsterminal. Något konossement hade ännu *ej* utfärdats men det stod klart att det skulle utfärdas med Himalayaklausul vari terminaloperatören skulle åtnjuta samma ansvarsbegränsningar som sjötransportören. Detta dels genom tidigare partsbruk, dels genom det konossement sjötransportören föreslagit men ännu *ej* utfärdat. Domstolen fastslog att för att terminaloperatören skall åtnjuta klausulens ansvarsbegränsningar måste denna vara i färd med att utföra lastningsuppdraget av ifrågavarande gods. Är det i stället fråga om att godset skadas ståendes på lastningskajen i samband med lossning av annat gods måste sjötransportören vara ägare (redare) till det fartyg som lossas för klausulens giltighet.

4.3 Gränssnitt mellan transportör och transportör

Under detta avsnitt utreds ansvarsfördelningen mellan den transportör som tar godset till lastningshamnen (avlastaren) och sjötransportören, samt mellan sjötransportören och den transportör som skall forsla bort godset från fartyget när det ligger i lossningshamnen (mottagaren). Avlastaren kan också vara lastägaren där denne som avsändare överenskommit med sjötransportören att med eget transportmedel avlasta godset i lastningshamnen (se 5.2.2 och 5.4.2.2). Inte heller i detta hänseende finns några särskilda tvingande regler som klargör risk och ansvarsfrågan i hamnterminalen.¹⁸² Däremot finns det tvingande transporträttsliga regler för väg-, tåg- och sjötransporter som ibland utsträcker transportörens och avlastarens ansvar till att gälla hamnterminalen samt däri förekommande dispositiva regler för de fall den uppkomna situationen *ej* reglerats i parternas avtal (se kapitel 5). Avtalet samt parternas agerande och allmänna skadeståndsrättsliga regler får avgörande betydelse vid lösning av

¹⁷⁹ Himalayaklausulen ur *Glebe Island Terminals Pty. Ltd. v. Continental Seagram PTY Ltd.* För en närmare kommentar hänvisas till Murray, D (1997) s. 7.

¹⁸⁰ Grönfors, K (1968) s. 289.

¹⁸¹ Raymond Burke Motors. För en närmare kommentar hänvisas till Murray, D (1997) s. 9.

¹⁸² Ihre, R (2003) I s. 71.

ansvarsfrågan. Oftast är det däremot så att transporten skett genom en speditörs inblandning. Då skall ett gränssnitt fastställas avseende vilket ansvar speditören agerat under. Frågan är då om speditören ansvarar som:

- Förmedlare
- Fraktförare (verkställande eller kontraherande transportör)
- Som kontraktsmedhjälpare

4.3.1 Speditör ansvarar som förmedlare – culpa in eligendo¹⁸³

Det ”traditionella” speditörsansvaret är det s.k. förmedlaransvaret.¹⁸⁴ Typiska situationer är sådana där speditören i uppdragsgivarens namn ingår transportavtal samt löpande redovisar vad han gör och i förekommande fall vad han betalat i utlägg enligt det förmedlade uppdraget.¹⁸⁵ Speditörsansvaret regleras i NSAB 2000 §§ 24 – 26¹⁸⁶ och dessa klausuler skall läsas samman med 5 § rörande speditörens förpliktelse att iaktta tillbörlig omsorg.¹⁸⁷ Speditören är i rollen som transportförmedlare skyldig att med omsorg eftersträva ett visst resultat vari det innefattas att välja en lämplig transportör. Denna bestämmelse finner man i 24 § 1 st 1 mom NSAB och den lyder:

”Speditören är ansvarig för skada till följd av att han icke iakttagit tillbörlig omsorg vid uppdragets utförande.”

24 § innehåller grundläggande bestämmelser om speditörens ansvarighet och anger vad som gäller i de fall där han har åsidosatt sin plikt att iaktta tillbörlig omsorg i enlighet med 5 §. Förmedlaransvaret i NSAB 2000 skiljer sig från fraktföraransvaret på tre viktiga punkter. För det första ansvarar en förmedlande speditör *endast* för fel eller försummelser hos anställda i det egna företaget.¹⁸⁸ Han är således inte ansvarig för hur en av honom förmedlad transportör senare utför själva transporten, och detta gäller också fel eller försummelser av hans speditörskollegor.¹⁸⁹ För det andra är en speditör fri från ansvar om han visar att han uppfyllt sin ansvarsförpliktelse, att han iakttagit uppdragsgivarens intressen med omsorg (24§). För det tredje är bevisbördan sedvanligt rakvänd; uppdragsgivaren har att styrka att speditören anlitat en olämplig transportör.

De fall som uppdragats i skiljerättspraxis rörande tillbörlig omsorg utpekar följande fem uppgifter som tillsammans definierar begreppets ram.¹⁹⁰

¹⁸³ Latinskt uttryck för oförsiktighet vid val av medhjälpare eller dylikt för utförandet av en prestation. (Juridikens termer, s. 33-34). Se också Grönfors. K (1984) II s. 27.

¹⁸⁴ Ramberg & Nilsen (1998) s. 46.

¹⁸⁵ Ibid s. 13.

¹⁸⁶ Speditören har ansvar som förmedlare i de fall som räknas upp i 2 § (B) (C) i NSAB 2000.

¹⁸⁷ Ibid.

¹⁸⁸ Grönfors & Hagberg (1963) s. 47.

¹⁸⁹ Grönfors & Gorton (1982) s. 29 samt Ramberg & Nilsen (1998) s. 46.

¹⁹⁰ Ramberg & Nilsen (1998) s. 46.

En speditör i egenskap av transportförmedlare har att i *valet* av de företag han anlitar iakttä tillbörlig omsorg. I praktiken handlar det om situationen där speditören förmedlat kontakt med transportör/underspeditör av tvivelaktigt renommé. Den förmedlande speditören är som utgångspunkt skyddad när denne anlitat en auktoriserad aktör eller en aktör som är medlem av ifrågavarande landets speditörsorganisation.¹⁹¹

Vidare ingår i begreppet tillbörlig omsorg att speditören efter bästa förmåga *övervakar* att uppgifterna fullgörs på ett riktigt sätt.¹⁹² Det handlar om att en förmedlande speditör har åtagit sig att organisera det praktiska som omger transporten (s. k. speciella speditörsuppgifter). Att inte vara tillräckligt aktiv i detta hänseende har i skiljedomspraxis ansetts utgöra fel eller försummelse.¹⁹³ Speditören har också ansetts skyldig att *säkerställa kundens anspråk mot tredje* man. Precis som när det gäller redare, tillåts inte en speditör bara helt lämna godset efter det att han har organiserat själva transporten. För att säkerställa riskövergången skall speditören tillse att den av honom utsedde eller nästföljande transportören får erforderliga instruktioner för att vårda godset.¹⁹⁴

Speditören är också skyldig att *hålla uppdragsgivaren underrättad* om viktiga omständigheter samt *inhämta instruktioner* från kunden. Självklart är det också försummelse d v s i strid med begreppet tillbörlig omsorg om speditören handlar i strid mot givna instruktioner eller underlåter att handla. Ett tidigt rättsfall¹⁹⁵ fastställde just ansvarsgrundande vårdslöshet pga. (förmedlande) speditörs underlåtenhet att handla. Det ansågs utrett att speditören *"funnit emballeringen så skadad, att en väsentlig del av oljan äventyrades, likväl underlåtit att föranstalta om undersökning till utrönande av skadans omfattning samt att vidtaga åtgärder till förebyggande av ytterligare förlust under den fortsatta transporten,....ej heller hos ...begärt förhållningsföreskrifter i nämnda hänseende"*. Underlåtenheten utgjorde (både i HovR och HD) ansvarsgrundande vårdslöshet.¹⁹⁶

Speditörens förmedlaransvar inleds då denne sätter igång med utförandet av uppdraget och avslutas när förmedlaruppdraget slutförts. Begreppet "uppdragets utförande" i 23 §, 1 st är för förmedlareansvaret således väsentligt och omfattningen av ansvaret i tiden får avgöras utifrån själva uppdragets omfattning d v s från "fall till fall".

Samma generella ansvarsfriskrivning vid befordran av pengar, värdepapper och dyrbarheter i övrigt som gäller enligt fraktföraransvaret, gäller även enligt 24 § 3 st.

¹⁹¹ Grönfors & Gorton (1982) s. 47-48.

¹⁹² Ramberg & Nilsen (1998) s. 46.

¹⁹³ Ibid.

¹⁹⁴ Grönfors. & Gorton (1982) s. 29-30.

¹⁹⁵ NJA 1923 s. 526.

¹⁹⁶ Grönfors. K (1960) s. 81.

4.3.1.1 Undantag

Speditören undkommer som nämnts sitt ansvar enligt 24 §, 1 st om han styrker att han har visat ”tillbörlig omsorg” vid utförandet av förmedlingsuppdraget.

Det nämndes dessutom i det föregående att speditören, enligt 24 §, 2 st, inte ansvarar för tredje mans åtgärd eller underlåtenhet vid utförandet av tjänster som transport och förtullning av godset. Förutsättningen är däremot att speditören styrker att han har valt denna tredje man med omsorg och på så sätt ändå uppfyllt sin plikt.

4.3.2 Avlastare/Mottagare ansvarar som fraktförare

Fraktföraransvaret i NSAB 2000 innebär att speditören åtar sig ansvaret för transporten ovanför uppdragsgivaren. Detta gäller utan hänsyn till om speditören transporterar godset med sitt egna transportmedel.¹⁹⁷ I följande situationer anses speditören typiskt inneha ett fraktföraransvar enligt NSAB:

- Vid godstransport, som speditören marknadsför som sin egen produkt, exempelvis genom att i offert lämna ett eget pris utan att redovisa sina kostnader för uppdragsgivaren.
- När speditören har utställt egen fraktsedel eller eget konossement.
- När speditören åtagit sig att ombesörja godstransport på landsväg.
- När speditören för uppdragsgivaren klart uttryckt ett transportlöfte.

När speditörer ansvarar som fraktförare bestäms ansvaret utifrån 15-23 §§.¹⁹⁸ Den centrala ansvarsbestämmelsen för speditörens fraktföraransvar finns i 16 §, 2 st., vilken har följande lydelse:

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

En speditör är i rollen som fraktförare alltså underkastad ett presumtionsansvar. Det innebär att man utgår från att ansvar föreligger och det gäller sedan för speditören att visa att något ansvarsundantag är tillämpligt.¹⁹⁹ Här kan man tala om en strängare variant av vållande ansvar, i andra ordalag utryck; culpa med omvänd bevisbörda.²⁰⁰ För att avgöra fraktföraransvarets gränssnitt ger vad anges i 15 § ledning. Klausulen anger i ett av sina stycken:

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

¹⁹⁷ Ekelund. P (1991) s. 43

¹⁹⁸ 2 § (A) 1 st i NSAB 2000.

¹⁹⁹ Ramberg & Nilsen (1998) s. 34.

²⁰⁰ Reiter. M (1963) s. 84.

Speditörens ansvar för godset inleds omedelbart efter det att han tagit godset i sin besittning och från det att speditören haft möjlighet att kontrollera godset. När godset är korrekt avlämnat i samma skick som det mottogs i upphör speditörens ansvar.²⁰¹ Däremot kan problem uppkomma i samband med själva avlämnandet. För det första kan ansvaret upphöra trots att godset inte utlämnats till *mottagaren* själv utan till annan part som handlar för mottagarens räkning.²⁰² För det andra kan ansvaret upphöra om mottagaren inte tar godset i sin besittning utan medger att godset avlämnas på något annat ställe först (t e x annat än en överenskommet ställe i hamnterminalen).²⁰³

Fraktföransvaret upphör under alla omständigheter senast 15 dagar efter det att speditören underrättat uppdragsgivaren eller den som har rätt att få godset utlämnat (15 § 2 st 1 mom). Under alla förhållanden upphör ansvaret 15 dagar efter det att speditören meddelat uppdragsgivaren att godset anlant. Underrättelsen kan ske muntligt men också genom skriftligt meddelande till den av uppdragsgivaren uppgivna adressen (15 § 2 st 2 mom).

4.3.2.1 Undantag

Speditören blir ej ansvarig om någon av de omständigheter som räknas upp i 16 §, 1 st blir aktuella. Ansvarsundantagen kan delas in i tre kategorier:²⁰⁴

1. Uppdragsgivarens fel eller försummelse har orsakat skadan.
2. Godset egna beskaffenhet gör det lättförstörligt, t e x väldigt känsligt för kyla eller värme.
3. Force Majeure. Undantaget för ”förhållande som speditören ej kunna undvika och vars följder han ej kunnat förebygga”.

För uppsatsen men också i praktiken spelar nog ansvarsundantagen beträffande felaktig lasthantering i samband med lastning och lossning (16 § b) samt bristfällig förpackning (16 § d) den största rollen.²⁰⁵ Det kan åvila speditören att upplysa uppdragsgivaren om att godset inte utan risk kan transporteras i det skick som det överlämnats (4§2 mom). Mot detta skall ställas att det, som under 16 § b, d antyder, i samband med lastning och lossning förekommer ofta förekommer en samverkan mellan uppdragsgivarens (exempelvis lageranställda, truckförare) och speditörens folk. Här blir då aktuellt att tillämpa dessa regler om uppdragsgivarens *medverkan* till förlusten eller skadan, vilka skall avgränsas mot speditörens culpaansvar under 16 § b 2 st (ovan 4.3.2) och speditörens medverkan 16 § 3 st till skadan.²⁰⁶

Det är däremot i mina ögon oklart när dessa regler aktualiseras vid en avlämningsituation i lastningshamnen eller en mottagningsituation i lossningshamnen. Uppdragsgivaren förstås nämligen i NSAB 2000 som *den*

²⁰¹ Grönfors & Hagberg (1963) s. 50. Reiter. M (1963) s. 43.

²⁰² Ramberg & Nilsen (1998) s. 34.

²⁰³ Ibid.

²⁰⁴ Ramberg & Nilsen (1998) s. 34.

²⁰⁵ Ramberg & Nilsen (1998) s. 34.

²⁰⁶ Ibid.

som träffat avtalet med speditören (i regel lastägaren) eller den som trätt i uppdragsgivarens ställe (3 §). Möjligen kan man tänka sig en skadesituation som uppstår där lastägaren själv med eget transportmedel tar emot varorna i lossningshamnen och medverkar till lastningen samtidigt som speditören fortfarande ansvarar som kontraherande transportör (2 § 2st A b). Då kan man kanske också tänka sig det omvända att lastägaren med eget transportmedel avlämnar varorna i lastningshamnen och speditören ansvarar som kontraherande transportör.

Gränssnittet häremot får i båda situationerna ställas mot NSAB:s 23 § vilken anger att speditörens transportöransvar slutar där det kan visas att skadan, förlusten, minskningen uppstått på annat *bestämt* transportmedel (t e x under sjötransportmedel). Har uppdragsgivaren träffat avtal med speditören om sådant särskilt transportsätt ansvarar istället speditören enligt för det transportmedlets gällande lagbestämmelser och/eller allmänna transportvillkor (t e x SjöL).

Det är då däremot inte en förutsättning att de ifrågavarande reglerna finns i en internationell konvention med tvingande regler utan även allmänt förekommande avtalsvillkor för transportmedlet kan användas för att fastställa ersättning.²⁰⁷ Då rör det sig alltså om ett rent nätverksansvar där speditören tvingas ersätta uppdragsgivaren i första omgången men sedan får full regress mot den transportör som befordrat godset.²⁰⁸

Speditörens självständiga ansvar som transportör (huvudman) kommer i praktiken därför att belasta honom endast i två fall. Dels där skadan, minskningen eller förlusten *inte* kan lokaliseras till ett bestämt avsnitt under transporten (s.k. olokaliserade skador och förluster) och dels när lagbestämmelser eller allmänt förekommande villkor saknas och den verkställande transportören utnyttjar detta till att friskriva sig från ansvar.²⁰⁹

För pengar, värdepapper och dyrbarheter endast när man särskilt avtalat härom.²¹⁰ För dessa föremål gäller alltså en generell friskrivning beträffande fraktföransvaret:

4.4 Gränssnitt mellan hamn-/stuveribolag och lastägare/transportör

Enligt presentationen ovan är det för Sveriges vidkommande vanligast att parterna i prislistor och offerter hänvisar till Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989.²¹¹ Villkoren häri behandlar lastning och lossning av fartyg samt annan hantering, transportmedel och transportanordningar, förvaring av omhändertaget gods samt packning, märkning, ompackning, vägning, sortering, bevakning och kontroll av gods

²⁰⁷ Ibid s. 44.

²⁰⁸ Ibid.

²⁰⁹ Ibid.

²¹⁰ 16 §, 4 st i NSAB 2000.

²¹¹ Ihre. R (2003) I s. 72.

och godshantering inom ett hamnområde. Ansvarsreglerna grundas på vårdslöshetsprincipen innebärande att hamn- eller stuveribolaget (används nedan synonymt) är ansvarig endast om skadan kan hänföras till fel eller försummelse från dess sida.²¹² Framställningen utgår ifrån att där NSAB 2000 överlappar SHT-bestämmelserna tar de senare över som närmare och allmänt förekommande villkor (se ovan under 3.2.3.2 och 3.3.2 om nätverksansvaret i NSAB 2000 § 23.)

4.4.1 Gränssnittets omfattning för hamnbolaget

4.4.1.1 Vårdplikt för hamnbolaget då det agerar som förvarare

Enligt definitionen under SHT § 1 b) avses med förvaring endast ”omhändertaget gods”. I det andra stycket förklaras detta som gods, med transportmedel och transportanordningar inkluderat, som för uppdragsgivarens räkning *tagits in* eller *upplagrats* i *varuskjul* eller på *inhägnat område*. Fram till att tidpunkten för när godset intagits i varuskjulet eller det inhägnade området uppnås innefattar omhändertagandet någon form av åtgärd (exempelvis lossning eller transport inom hamnområdet) enligt SHT 1 § a, c och ansvar för sådana åtgärder upptas särskilt under 4.4.1.3 nedan.

2 § a) innehåller tills sin första del bestämmelser om ansvar för sådant omhändertaget gods, där som förutsättning för ansvar anges att hamnföretaget inte visar att *rimliga åtgärder* vidtagits för att förhindra skadan eller förlusten. Det är för hamnbolagets del här fråga om ett presumtionsansvar. Däremot avser detta ansvar endast hamnverksamhet under SHT § 1 b) ovan d v s förvaring. Presumtionsansvaret är som nämnts strängare än det allmänna vårdslöshets(culpa)-ansvaret. Detta i och med att bevisbördan istället är omvänd.²¹³

Termen ”rimliga åtgärder” medför således att presumtionsansvaret lindras och tunnas ut. Presumtionsansvaret underlättar däremot för lastägaren, då det i allmänhet är svårare för lastägaren än för hamnbolagen att säkra bevisning om hur skadan har gått till.²¹⁴ Orsaker till dessa svårigheter torde ligga i att lastägaren ofta har begränsat tillträde till hamnområdet samt att han saknar rådighet över godset efter det att han har överlämnat det i hamnbolagets vård.

Terminalbestämmelserna innehåller i klausul 2 c) ansvarsbegränsningar för hamnbolaget. Skada på/eller förlust av godset begränsas enligt dessa till 2 SDR per kilo av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats. En omfattande ansvarsbegränsning är den att förvararens ansvar under *alla*

²¹² Ibid.

²¹³ Hellner & Johansson (2000) s. 46, s. 95-97.

²¹⁴ Sådant resonemang förs beträffande transportören av Grönfors. K (1984) s. 464.

förhållanden är begränsat så att ersättning inte utgår för skadebelopp som överstiger 50 000 SDR (en tiondel jämfört med NSAB 2000) eller vid skada på fartyg 500 000 SDR ”per skadefall”.

Rätten för hamnbolaget att begränsa sitt ansvar bortfaller enligt 2 § e) när ”*det visas att förlusten eller skadan orsakats genom en åtgärd eller underlåtenhet av företagets anställda och medhjälpare med uppsåt att orsaka förlusten eller skadan eller genom grovt åsidosättande av tillbörlig omsorg och med vetskap om att förlust eller skada sannolikt skulle inträffa*”. Detta gäller under också under nedanstående situationer (4.4.1.2 , 4.4.1.3 och 4.4.1.4). Allmänt inom transporträtten gäller, att kvalifikationen grov vårdslöshet innebär sådan vårdslöshet som ligger antingen på gränsen till uppsåt, eller där uppsåt misstänks men bevisvårigheterna är stora.²¹⁵

4.4.1.1.1 Undantag 1 – Rimliga åtgärder

Hamnbolaget kan som nämnts undkomma presumtionsansvaret genom att visa att det vidtagit ”rimliga åtgärder” för att förhindra skadan eller förlusten. Vilka uppgifter ingår då i begreppet ”rimliga åtgärder”?

En redogörelse av detta begrepp är svår att presentera. Begreppet definieras inte i terminalbestämmelserna. Redogörelsen försvåras betydligt av att det i 9 § anges att tvister överstigande fyra basbelopp skall hänskjutas till avgörande av skiljedomstol. Det finns mycket få tillgängliga rättsfall på området och skiljemännens ställningstaganden omfattas av sekretess. Vad som finns och kan ge en blygsam vägledning, är en underrättsdom från Malmö Tingsrätt.²¹⁶ Fallet rör ett lagringsuppdrag av reservdelar i Malmö Hamn. Då avtalet slöts 1974 fanns ännu inte 1989 års terminalbestämmelser, utan avtalet reglerades istället på grundval av NSAB. Parterna var Malmö Hamn och ett flertal norska rederier vilka tillsammans bildat en reservdelspool. Hade samma avtal slutits idag hade istället 1989 års terminalbestämmelser blivit tillämpliga, varför begreppet rimliga åtgärder genom analogitolkning åtminstone ges en viss innebörd.

Avtalet ingicks den 1 mars 1974 mellan lagerhållaren Almqvist & Co AB och Norsk Reservdelspool II och innefattade bevakning av godset. Reservdelspoolens motpart ändrades två gånger, första gången när Almqvist gick i konkurs och en andra gång när hamnen bytte namn till Malmö Hamn AB. Vid inspektion den 10/1-96 upptäcktes att en del av det förvarade godset saknades. Huvudfrågan i målet var om Malmö Hamn på grund av grov vårdslöshet eller vårdslöshet ådragit sig skadeståndsansvar gentemot Norsk reservdelspool II. Den senare hävdade att Malmö Hamn inte iakttagit ”tillbörlig omsorg” vid utförandet av uppdraget. För bestämmandet av tillbörlig omsorg var i detta fall bevakningen en central punkt.²¹⁷

Rörande bevakningen under dagtid ansåg domstolen det vara tillräckligt av hamnbolaget att tillse att obehöriga inte kom in i lokalen där reservdelar lagrades. Uppgiften innefattade enligt domstolen att kontrollera hos

²¹⁵ Grönfors. K (1992) s. 141. NJA 1986 s. 61 rörde VTL, grov oaktsamhet förelåg ej.

²¹⁶ Dom från 1998-10-28 Malmö Tingsrätt.

²¹⁷ Se nedan för HD:s ståndpunkt rörande friskrivningar från stöldansvaret vid förvaringsuppdrag framförd i det s.k. ”Diamantfallet” (NJA 1998 s. 390).

hamnbolaget anställda som hade tillgång till lokalen. Härvid ansåg det emellertid räcka med ”sedvanliga personkontroller” av hamnbolaget som arbetsgivare. I fallet delades dock lagret med en annan hyresgäst. Domstolen ansåg det vara tillräckligt av hamnbolaget att dokumentera verksamheten samt att en presumtiv hyresgäst uppvisar ett s.k. bank statement. Vidare krävde inte domstolen av hamnbolaget att det skulle ha kontrollerat om den andre hyresgästen, som var dansk, hade ett kriminellt förflutet i hemlandet för att ha utövat ”tillbörlig omsorg”.

När det gällde bevakning nattetid ansågs det tillräckligt att låsa portar samt att anlita ett vaktbolag patrullera i hamnområdet. Sammanfattningsvis ansåg domstolen att Malmö hamn visat ”tillbörlig omsorg” och inte förfarit vårdslöst.²¹⁸

Vilka paralleller kan egentligen dras mellan ”tillbörlig omsorg” i detta fall och begreppet ”rimliga åtgärder”? Fallet rör ju de facto NSAB och inte terminalbestämmelserna. Det är förvisso sant att avtalet skulle ha reglerats av terminalbestämmelserna om det slutits idag, men rättsfrågan i rättsfallet avgjordes med stöd av NSAB. Om en parallell kan dras får den bli försiktig och göras under det antagandet att den utövade verksamheten, att skydda omhändertaget gods, är den samma i de båda fallet och utövaren, hamnbolaget, är den samma.

För att åtminstone nå en uppfattning av baskraven för vad som kan anses vara ”rimliga åtgärder” kan kanske två mycket gamla prejudikat²¹⁹, från den tid då tullverket åtgjorde ansvarssubjektet för hamnverksamhet, ge vägledning. NJA 1950 s. 5 nådde med stöd av dessa den slutsatsen att det för ett AB som i sin verksamhet regelbundet utför lagringsuppdrag ställs *högre krav* på bevakning, än för tullverket (myndighet) om lagringen utförs mer sällan.²²⁰

4.4.1.2 Hamnbolaget upplåter yta för lagring/förvaring

Med yta avser jag område av fastighet tillhörande hamnen. Utgångspunkten i prislistor är att hamnavgifter endast utgår inom hamnområdet sådant det enligt karta fastställts av Sjöfartsverket (SJÖFS 1988:5).²²¹ Området som upplåtes har inte inhägnats av hamnen och ytan har ej heller av hamnen överbyggt med skjul. Uthyrningsverksamhet av sådan yta faller utanför det som definieras som i 1 § 2 st ”omhändertaget gods”, varigenom verksamheten också faller utanför hela SHT bestämmelserna. Med detta förfarande är avsikten att hamn eller stuveribolaget *inte* skall inneha rollen

²¹⁸ Se också danska ND 1997 s. 167 och norska ND 1998 s. 226 där lastbilschaufförer nattetid utsatts för fullbordat rån. Trots nästan identiska omständigheter blev utgången motsatt i rättsfallen. CMR art 17 var tillämplig och gemensamt kan dock sägas att det rörande bevakningen nattetid, för tillbörlig omsorg, åtminstone krävdes att förvaringsplatsen (parkeringen) nattetid skulle vara inhägnad, väl upplyst och att vaktpatrullering regelbundet utfördes i närområdet. Se kommentar av Schelin. J (2002) s. 382 – 385.

²¹⁹ NJA 1916 A 361 och NJA 1920 s. 43.

²²⁰ Grönfors. K, (1960) s. 43, 47-49.

²²¹ Se för exempel Stockholms Hamns prislista § 6.6 samt Copenhagen Malmö Port AB:s prislista § 2.

som förvarare och därmed heller inte ansvaret som förvarare.²²² Därav distinktionen mellan *omhändertaget gods* och *annat gods* i SHT bestämmelserna 1 § 1 st b) och 1 § 2 st.

Den här typen av hyresavtal är i praktiken ofta oklart formulerade, vilket i ett senare skede kan innebära problem beträffande parternas försäkringsskydd.²²³ Problemet ligger då i att fastställa om avtalet avsett förvaring eller endast tillhandahållande av markyta. Hamnbolaget kan exempelvis ha rubricerat ett mycket oklart avtal som upplåtelse av markyta och hamnbolaget sakna försäkringsskydd för lagringsverksamhet täckt av sin försäkring när sedan en domstol, efter inträffad skada, tolkar avtalet som ett förvaringsavtal.²²⁴ En i mina ögon möjlig öppning för att göra hamnbolaget ansvarigt för skada eller förlust är om hamnbolaget tagit betalt för bevakning eller kontroll av det gods (exempelvis containergods, bilar) som hyresgästen upplagt/förvarat/lagrat på den av hamnbolaget hyrda ytan. Då är det istället fråga om vad som måste vara ”annat gods” eller situationen ”i övrigt”. Bevakning och kontroll är nämligen sådan stuveriverksamhet som upptas såsom terminaluppdrag under definitionen 1 § c).

Vid godsskador gäller sedvanlig rak bevisbörda och hamnbolaget svarar under ett (culpa-)principalansvar, ett lindrigare ansvar än presumtionsansvaret.. Detta följer av den andra momentet klausul 2 § a):

”I övrigt ansvarar företaget endast om skadan eller förlusten bevisligen orsakats genom fel eller försummelse av företaget eller dess anställda.”

Samma under alla förhållanden gällande ansvarsbegränsning för hamnbolaget d v s 2 SDR per kg förlorat, minskat eller skadat gods upp till 50 000 SDR per skadefall är vad som gäller även i detta fall (2 § c) 1st).

4.4.1.3 Hamnbolaget bedriver stuveriverksamhet

Terminalbestämmelsernas inledande 1 § innehåller definitioner för vad som utgör terminaluppdrag. De två klausulerna nedan uppräknar vad jag åsyftar med stuveriverksamhet, vilken utförs av medlem i Sveriges Hamnar (hamn- eller stuveribolag) för uppdragsgivarens räkning.

1a) *lastning, lossning samt övrig hantering av fartyg, transportmedel och transportanordningar.*

1c) *packning, ompackning, märkning, sortering, vägning, bevakning och kontroll av godset samt omflyttning och transport av godset inom hamnområdet.*

Precis som under förvaringsuppdrag (4.4.1.1 ovan) reglerar terminalbestämmelserna ansvaret för stuveriverksamhet under bestämmelsernas 2 §. Det första momentet av 2 § hör emellertid ej samman med 1§a) och c) utan avser som utretts ovan förvaringsuppdrag (b). Det andra momentet blir

²²² Ihre. R (2003) II s. 365. Se exempelvis 38 § ur Gävle Hamn AB:s hamnregler.

²²³ Ibid.

²²⁴ Ibid.

istället tillämpligt på stuveriverksamhet d v s då det inte rör sig om ”omhändertaget gods”. Det är som framgår nedan istället fråga om att hamnbolaget svarar under ett culpa- och principalansvar.

2 § a, 2 mom lyder som följer:

”I övrigt ansvarar företaget endast om skadan eller förlusten bevisligen orsakats genom fel eller försummelse av företaget eller dess anställda.”

Modern bedömning av culpa sker utifrån praxis i ifrågavarande bransch. Detta även om regeln tycks överensstämma med vad som gäller för utomkontraktsrättsligt ansvar.²²⁵ För att nå närmare svaret av vad som kan anses som skada eller förlust p g a oaktsamt bedriven stuveriverksamhet får avgöras efter tolkning av ordnings- eller säkerhetsföreskrifter i ifrågavarande hamn. Ledning skall självfallet också sökas efter hur frågan bedömts i praxis. Problemet är även i detta fall (som nämnts ovan 4.4.1.1.1) klausul 9 § i terminalbestämmelserna som stadgar om att tvist avseendebelopp skall avgöras av skiljedomstol vars motiveringar är belagda med sekretess. Även här gäller att sådana motiveringar måste förutsättas i åtminstone stor del förutsättas bygga på den relevant praxis utvecklad i allmänna domstolar. Vad anses då vara oaktsam godshantering i hamnen när vi talar om stuveriverksamhet?

”Norges Høyesterett” gör i ett avgörande²²⁶ en distinktion mellan vad som är att anse som grov oaktsamhet och ordinär oaktsamhet genom uttalandet; *”För att en oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsom, må den etter mitt syn representere et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt kladerverdig, hvor vedkommende alltså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.”* För att aktualisera ordinär oaktsamhet förstås att en klandervärd handling ska ha utförts av hamnbolaget eller dess anställd. I linje med domstolens uttalande torde då ordinär oaktsamhet föreligga då en handling avviker från det normalt försvarligt och aktsamt sätt att agera.

För att ange en gräns för när aktsamhet övergår i ordinär oaktsamhet och härigenom uppnå en bild av (normalt försvarlig) aktsam godshantering har ”Norges Høyesterett” i ett annat avgörande²²⁷ ansett en person uppträda aktsamt om han har *”handlet i overenstemmelse med gjeldende bestemmelser, vanlig praksis og god skikk”*. Det finns också ett välkänt svenskt rättsfall²²⁸, vari HD konstaterar att *”Åtgärden att – i strid mot å rullarna tydligt anbragta föreskrifter om varsam behandling av godset och förbud att stuva rullarna annorledes än uppresta och överst – placera rullarna liggande på varandra innefattar försummelse vid handhavandet av godset”*.

²²⁵ SkL 2:1.

²²⁶ Rt 1989 s. 1318 Advokat-dommen s. 1322.

²²⁷ ND 1973 s. 348 NH Uthaug/Alida.

²²⁸ ND 1968 s. 154 HovRV Sv Mormacreed.

Vad bevisning beträffar är det skadelidanden som har bevisbördan då denna är rättvänd (2 § a) 2 mom). I det s k ”Diamantfallet”²²⁹ fastställdes att hamnbolaget som arbetsgivare även svarar för ”anonyma fel”. Det ansågs sakna betydelse att gärningsmannen inte kunnat identifieras till en person inom den ifrågasvarande personkretsen i en situation där arbetsgivaren borde ha varit medveten om att stora risker för t e x stöld förelåg. Skadelidanden måste dock, som i den traditionella culpamodellen, kunna uppvisa ett orsakssamband mellan konstaterad skada och det försumliga eller felaktiga agerande som ska ha orsakat skadan (adekvat kausalitet). Detta följer också av 2 § a) 2 mom.²³⁰

Notera den särskilt korta preskriptionstiden vid för talan avseende förlust av hel sändning. Den är påfallande kort nämligen 30 dagar från det att skadelidande upptäckt eller bort upptäcka förlusten eller skadan (3 § b).

4.4.1.3.1 Undantag

Om varken fel eller försummelse av hamnbolaget eller någon av dess anställda kan bevisas av skadelidanden aktualiseras undantaget, varför det ej föreligger underlag för ansvar.

4.4.1.4 Fristående stuveribolag hyr av hamnbolaget tillhandahållna kranar/maskiner :principalansvar för hamnbolaget?

Sjötransportörens hamnagent bokar vanligen krantid i eget namn med antingen stuveri- eller hamnbolaget (se 5.4.1 för sjötransportören och hamnagentens tvingande ansvar härvid). Villkoren står angivna i hamn- eller stuveribolagets prislista som i ansvarsdelen regelmässigt hänvisar till SHT-bestämmelserna. Hamnbolaget tillhandahåller hamnagenten, eller stuveribolaget som i sin tur tillhandahåller densamme, med krantid och kranförare för lastning och lossning av gods.²³¹ Så långt hamnbolaget eller det fristående stuveribolaget är medlem i Sveriges hamnar är det vid godsskada, i förhållande till hamnagenten eller sjötransportören, underkastat ett culpaansvar med rak bevisbörda i enlighet med terminalbestämmelserna (2 § a) 2 mom). Övriga situationer samt frågan om ett tvingande principalansvar för hamnbolagets del gentemot stuveribolaget upptas under avsnitt 5.4.1.4.

²²⁹ NJA 1998 s. 390 Diamantfallet.

²³⁰ Hellner & Johansson (2000) s. 195.

²³¹ För exempel se 37 § Gävle hamn AB:s hamnregler.

4.4.2 Lastägarens ansvar mot hamnbolaget

Under terminalbestämmelsernas § 5 regleras lastägarens ansvar mot hamnbolaget. En utförlig redogörelse av rättsläget och näraliggande praxis beträffande § 5 har presenterats av Lindblad²³².

Det finns ingen given tidpunkt i terminalbestämmelserna för när lastägarens ansvar gentemot terminaloperatören inträder respektive upphör. Istället får 5 § läsas samman med 1 § a) och c).

Dessa sistnämnda bestämmelser definierar terminaloperatörens uppdrag och upptar exempelvis lastning, lossning av gods samt packning, ompackning och märkning därav samt förvaring. Läses definitioner tillsammans med 5 § pekar förhållandena mot ett för lastägarens uppdragsspecifikt ansvar.²³³ När uppdraget upphör för terminaloperatören upphör samtidigt lastägarens ansvar gentemot operatören. Lastägarens uppgiftsansvar i 5 § 1 st a) möjliggör däremot att ansvaret utsträcker bakåt i tiden för lastägaren då detta ansvar även det informationsutbyte som sker parterna emellan redan innan det fysiska terminaluppdraget påbörjats.

I SHT 5 § 1 st anges att:

Uppdragsgivaren är skyldig att hålla företaget skadelöst för alla kostnader och utgifter, som kan uppkomma genom att:

a) uppgifterna rörande godset är oriktiga, otydliga eller ofullständiga

b) godset är bristfälligt förpackat, märkt, deklarerat etc.

c) de bestämmelser som åvilar honom med avseende på godsets hantering eller transport inte iakttagits

d) godset av honom bristfälligt lastats eller stuvats, t ex på vägfordon, järnvägsvagn, flak eller i storbehållare (containers) o dyl.

e) godset har sådana skadebringande egenskaper, som företaget inte rimligen kunnat inse.

Det finns i terminalbestämmelserna ingen övre gräns för lastägarens ersättningsskyldighet gentemot terminalbolaget, utan lastägaren har att ersätta bolaget för *alla* kostnader och utgifter som på bolaget vid skada uppkommen genom någon av omständigheterna ovan (5 § 1 st in fine).

4.4.3 Gränssnittets omfattning för transportören

4.4.3.1 Transportören förvarar/lagrar i anslutning till transport

En speditör förvarar/lagrar ofta godset i anslutning till en transport, både före och efter själva transporten d v s medan godset befinner sig i transitering.²³⁴ Detta sker vanligtvis i hamn- eller stuveribolagets förvaringslokaler eller upplagt på dess inhägnade område. Det blir vid inträffad godsskada av avgörande betydelse att avgöra om speditören ingått

²³² Lindblad, J (2002) Examensarbete Juridicum Lunds Universitet. Hädanefter Lindblad (2002) s.

²³³ Lindblad, J (2002) s. 31.

²³⁴ Ottesen, F (2000) s. 3.

avtal som transportör eller som förmedlare av transport. När lagring utförs åt uppdragsgivaren (lastägaren) i anslutning till att en transport sker den under NSAB:s regler, om inte annat uttryckligen avtalats. Eventuella ansvarsfriskrivningar i avtalet för den som förvarar/lagrar i situationerna 1,2 och 3 i detta avsnitt nedan är givetvis möjliga men de inskränks i tillämpliga delar av tvingande transporträttsliga regler (se kapitel 5.1 och 5.4.1.1).²³⁵ HD har dessutom, som huvudregel uttalat, att den som mot ersättning tar emot egendom för befordran, förvaring eller annat ändamål inte kan friskriva sig från ansvar för stöld, skadegörelse eller andra brott mot egendomen som begåtts av mottagaren eller hans arbetstagare och inte heller för skador på egendomen som dessa orsakat genom grov vårdslöshet.²³⁶ En transportör eller speditör som enligt NSAB svarar under transportöransvar (se ovan 4.3.2) ansvarar för lagring i anslutning till en transport enligt 27 § a i NSAB 2000. Här anges att ett vårdansvar för godset löper på en tid av 15 dagar efter transporten, vilket innebär att speditören har ett presumtionsansvar.²³⁷ Vid förlust, minskning eller skada på godset är speditörens ansvarsbegränsning i dessa fall satt till 8,33 SDR per kilo bruttovikt (23 §). När dessa 15 dagar löpt ut ersätts transportöransvaret av den allmänna omsorgsplikten (6§), om det inte avtalats om längre lagringstid.²³⁸ I sådant fall gäller vad som nu utreds under nästa stycke.

4.4.3.2 Speditören själv åtar sig lagring

En speditör som erbjuder uppdragsgivaren särskilda lagringstjänster i hamnterminalen och utför dessa i egna lokaler eller med egen personal har däremot ett utökat ansvar i och med tilläggsbestämmelserna i NSAB:s 27 § c.²³⁹ Negativt avgränsat tillhör alla lagringstjänster som varken är förmedlade eller är underordnade ett transportöransvar denna kategori.²⁴⁰ Den typiska 27 § c situationen är när speditören åtar sig att lagra godset en viss tid efter en transport han förmedlat eller själv utfört under transportöransvar, och lagringen sker i hamnlokaler som han själv äger eller själv hyr.²⁴¹ En begränsning ligger i att det måste röra sig om avtalad förvaring, ett "uppdrag" mellan speditören och uppdragsgivaren. Speditören svarar i dessa fall också för fel eller försummelse av anställda som har att utföra de erforderliga arbetsmomenten - de s.k. kontraktsmedhjälparna. Där speditören lagrar i egna lokaler kan denne bli ansvarig för skador orsakade av fel eller brister i lokalen. Det skall däremot vara fråga om fel och brister som kunnat upptäckas med iakttagande av tillbörlig omsorg. Speditörens ansvarsbegränsning under 27 § c är 8, 33 SDR per kilo bruttovikt av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats och speditörens ansvar i förhållande till samtliga uppdragsgivare för skador som inträffat vid ett och samma tillfälle är begränsat till 500 000 SDR (27§ c) 2 st).²⁴² Speditören är

²³⁵ Ihre. R (2003) II s. 361.

²³⁶ "Diamantfallet" NJA 1998 s. 390, Hellner & Johansson (2000) s. 168.

²³⁷ Ihre. R (2003) II s. 363.

²³⁸ Ottesen. F (2000) s. 32.

²³⁹ Ibid s. 7.

²⁴⁰ Ottesen. F (2000) s. 31.

²⁴¹ Ibid.

²⁴² Ihre. R (2003) II s. 362.

också skyldig att i eget namn och för uppdragsgivarens räkning teckna en lagringsförsäkring avseende brand, vatten och inbrott motsvarande 10 % utöver godsets fakturavärde. Speditörens ansvar kan dock aldrig överstiga 500 000 SDR vid ett och samma skadetillfälle (exempelvis om en brand skulle totalförstöra hela lagret).²⁴³

4.4.3.3 Lagringstjänst som förmedlats av speditören

Har speditören²⁴⁴ däremot endast förmedlat lagringsuppdraget är denne istället underkastad ett förmedlingsansvar innebärande ett allmänt vårdlöshets- (culpa) ansvar. Vad som nu inom denna situation nedan nämns om speditörens ansvar som förmedlare följer av NSAB 27 § b vari hänvisning görs till förmedlaransvarets 24 – 26 §§. De sistnämnda klausulerna skall läsas samman med NSAB:s generella bestämmelser om omsorg avseende uppdragsgivarens intressen (6 §). Speditören är inte längre förmedlare när han använder egna, eller av tredje man inhyrda lokaler, för förvaring, utställer egna lagerkvitton och antagligen inte när den utförs av egna anställda lagerarbetare.²⁴⁵ Förmedlaransvaret kan sägas vara det ansvar som tidigare var synonymt med speditörsrollen,²⁴⁶ och den underliggande principen är att speditören i egenskap av förmedlare är förpliktad att med omsorg eftersträva ett resultat.²⁴⁷ Förmedlaransvaret skiljer sig i två viktiga hänseenden från transportörens ansvar. För det första är inte utgångspunkten den att ansvar föreligger intill dess att något ansvarsundantag bevisats vara tillämpligt. Bevisbördan är rak/rättvänd och det är istället uppdragsgivaren som skall bevisa att sådana omständigheter förekommit som medför att speditören inte kan sägas ha iakttagit ”*tillbörlig omsorg vid uppdragets utförande*”. Vad menas då med tillbörlig omsorg?

Det innebär för det första att speditören måste välja lagerhållare som åtminstone i fråga om kyla, fukt och värme följer vanliga förvaringsstandarder rörande det gods det är fråga att förmedla lagringsuppdrag om.²⁴⁸ Visar det sig att lagringen inte utförs tillfredställande är speditören också skyldig att vidta lämplig åtgärd för att lösa situationen (culpa in eligendo)²⁴⁹.²⁵⁰ Det åvilar således speditören att efter bästa förmåga övervaka att uppgifterna fullgörs korrekt.²⁵¹ För det andra ansvarar inte speditören för ”*tredje mans åtgärd eller underlåtenhet vid utförandet av lagring etc. försåvitt speditören kan visa att han har iakttagit tillbörlig omsorg vid valet av tredje man*”. Speditören ansvarar

²⁴³ Ramberg & Nilsen (1998) s. 52.

²⁴⁴ SHT-bestämmelserna saknar klausuler om förmedlingsansvar. Hamnbolag torde därmed göras ansvarigt under detta villkor i fall då det endast förmedlar lagringstjänst. Detta torde alltid gälla de hamnbolag som dessutom är medlemmar i Nordiskt Transportindustriförbund (fotnot under 3.2.3.2).

²⁴⁵ Ottesen. F (2000) s. 24.

²⁴⁶ Ramberg & Nilsen (1998) s. 46.

²⁴⁷ Ibid, samt Grönfors. K (1968) s. 43 under ”Obligation de resultat”.

²⁴⁸ Ramberg & Nilsen (1998) s. 50, Ottesen. F (2000) s. 27, s. 30, jfr Grönfors. K (1968) s.195.

²⁴⁹ För mer om ansvar för utväljande hänvisas till Grönfors. K (1968) s. 140, s. 211.

²⁵⁰ Ramberg & Nilsen (1998) s. 50.

²⁵¹ Ibid s. 46.

således som utgångspunkt endast för fel eller försummelser hos anställda i det egna företaget.²⁵²

Speditörens ansvar som förmedlare är mindre betungande jämfört med situationerna under 4.4.3.1 och 4.4.3.2 ovan. Dels av bevisbördans placering och dels då ansvarsbegränsningen är sänkt till ett att utgöra maximalt 50.000 SDR för varje uppdrag. Vid långtidsförvaring kan detta tolkas som att en ny uppdragsbegränsning påbörjas vid varje enskilt skadetillfälle.²⁵³

4.5 Ägarformens inverkan

I samtliga fall bedriver medlemmar i Sveriges Hamnar sin verksamhet som aktiebolag ansvariga under gängse kontraktsrättsliga regler samt associationsrättsliga regler om stiftares, styrelseledamots och verkställande direktörs skadestånds ansvar i ABL kapitel 15 (regler om s.k. ansvarsgenombrott hör hit).

I en situation där sådana aktiebolag till fullo ägs av kommun²⁵⁴ torde de ansvara enligt gängse nu nämnda civilrättsliga regler och i enlighet med ingånget standardavtal under SHT bestämmelserna eller NSAB 2000. För det fall skiljedomstol eller allmän domstol skulle finna att ägarförhållanden inverkar på avtalsförhållandet hänvisas till nästa kapitel mot svarande avsnitt (se 5.6). Där diskuteras också frågan huruvida hamnens verksamhet i vissa fall kan anses utgöra myndighetsutövning mot enskild.

4.6 Sammanfattande synpunkter

En intressant iakttagelse är att SHT använder sig av terminologin ”uppdragsgivare” som däri är definierat som: ”den som uppdragit åt företaget att utföra terminaluppdrag eller den för vars räkning ett sådant uppdrag lämnats” (1 § 3 st). Uppdragsgivare kan således vara både kontraherande- eller speditör med fraktföransvar och lastägaren själv. Lösningen ger tydliga riktlinjer för hur ansvarsfrågan skall avgöras mellan terminal- eller hamnoperatören (medlemmen i Sveriges hamnar) å ena sidan och uppdragsgivaren å andra sidan (5 §). Detta eftersom det genom själva definitionen är möjligt för operatören att undvika problemet med olika regelverk för varje motpart i hamnens respektive transportmedel. Ett skadeståndsanspråk kan emellertid bland flera funktioner sägas äga två särdeles viktiga, nämligen den reparativa och den preventiva.²⁵⁵ När det gäller just den preventiva delen kan definitionen orsaka problem då det inte är säkert att ”uppdragsgivaren” enligt SHT:s definition är den som orsakat

²⁵² Ottesen. F (2000) s. 29.

²⁵³ Ottesen. F (2000) s. 30.

²⁵⁴ Se bilaga D.

²⁵⁵ Hellner & Johansson (2000) s. 37 – 44.

skadan. Ett exempel härvid blir uppdragsgivarens ansvar i förhållande till operatören (5§). Det kan vara så att annan än uppdragsgivaren varit den orsakad operatören skada genom lämnandet av felaktiga uppgifter rörande godset, bristfällig förpackning eller stuvning på transportmedlet. Utåt sett har operatören undvikit tänkbara ansvarsluckor men dessa kvarstår för en uppdragsgivare, som i sin tur tvingas att rikta regressanspråk mot det subjekt som de facto orsakat skadan. Därmed sanktioneras i själva verket fel subjekt. NSAB använder sig också av termen uppdragsgivare och definierar denna person som ”den som träffat avtalet med speditören eller den som trätt i uppdragsgivarens ställe” (NSAB 2000 § 3). I sammanhanget torde en liknande formulering intagen i SHT möta samma problem.

En skadedrabbad lastägare eller uppdragsgivare i övrigt lär drabbas av bevisvårigheter om skadan uppstått under utförandet av stuveritjänster. Det är nämligen endast under förvaringsuppdrag som operatören är underkastad ett presumtionsansvar. Istället gäller i dessa fall, och till skillnad från den allmänna principen om transportörens vårdansvar, ett culpaansvar där bevisbördan åvilar den skadedrabbade. Att säkra bevisning i dessa lägen torde vara mycket svårt för den skadelidande som befinner sig långt ifrån bevisfakta. Förvånande nog tycks culpaansvaret ligga närmare vad som fastställs i praxis, åtminstone fram till den tidpunkt där godset lossats och nu anmälts för förvaring hos hamnbolaget. Efter denna punkt anses ansvaret övergå till ett presumtionsansvar (se nedan under 5.4.1.1 jfr 5.4.2.2). För den situation där gods anmälts på detta sätt, varpå det för uppdragsgivarens räkning förvaras en tid för att så ompackas, märkas, vägs, och sorteras, transporteras inom hamnområdet (1 § c) ter det sig då märkligt att operatören utifrån SHT endast är underkastad ett culpaansvar (2 § 2 mom).

5 Analys utom standardavtal

5.1 Inledning

Under kapitel fem utreds hur godsansvaret avgörs när parterna avtalat utan att använda sig vare sig av branschens standardavtal eller de villkor som återfinns i de stora hamnarnas prislister.

Det finns ingen specifik lagstiftning som reglerar ansvarsförhållandet i svenska hamnar och terminaler. När det ej hänvisas till Sveriges Hamnars terminalbestämmelser gäller istället allmänna skadeståndsrättsliga regler,²⁵⁶ om inte annat följer av tvingande (preceptoriska) transporträttsliga regler samt avtalsförhållandet i övrigt. Nedan görs en utredning av allmänna skadeståndsreglernas placering i gränssnittet. Främst görs dock ett försök att utreda om inte den tvingande gällande transporträtt som finns på området sträckts ut till att i åtminstone viss del också omfatta hamnterminalen. Det är intressant att utreda hur långt en sådan utsträckning har gjorts, i dessa fall riktas fokus främst mot nordisk transporträttslig praxis. Dessutom görs analogitolkningar från vad som i liknande sammanhang gäller för depositionstjänster och tjänster vilka till sin art och natur liknar stuveriverksamhet. De tvingande transporträttsliga reglerna anger hela tiden en ”hård ram” för vad förpliktelsen måste innebära för den som presterar tjänsten och i vissa situationer även för lastägaren där denne svarar som avsändare.

5.2 Gränssnitt mellan lastägare och transportör

5.2.1 Transportörens vårdplikt

Sjötransportören har som sin huvuduppgift att utföra (såsom verkställande) transporten eller tillse att den blir utförd (såsom kontraherande). Detta skall ske med tillbörlig omsorg och skyndsamhet samtidigt som han vårdar godset (Sjöl 13:12 1 st). Inom ramen för denna förpliktelse faller också hantering av godset vid lastning och lossning samt att dessutom även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Den internationelle vägtransportören är också underkastad en dock inte lika långtgående vårdplikt under CMR²⁵⁷ art 8. Densamma gäller en inrikes

²⁵⁶ Ihre. R (2003) I s. 70.

²⁵⁷ Ratificerad genom Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

vägtransportör vilket följer av VTL 25-26 §§. Järnvägsrätten har istället ett strikt vårdansvar med ett antal befrielsegrunder.²⁵⁸

5.2.1.1 Sjötransportörens ansvar mot lastägaren

Vilken tidsperiod omfattas sjötransportören av sin vårdplikt och sitt transportöransvar? Dessa båda ansvarstyper är tvingande (preceptoriska) och en friskrivningsklausul i transportavtal varmed endera åsidosätts är därför att anse som ogiltig (Sjöl 13:4 st 1). Sjötransportörens ansvar är av karaktären presumtionsansvar (Sjöl 13:25 1 st). Till skillnad från exempelvis Incoterms klausuler, rörande köpare och säljare, finns för relationen mellan lastägare och sjötransportör inte någon klart fastställd riskövergång. I Haag-Visbyreglernas artikel 1e anges att godsbefordran omfattar tiden från det att godset lastats på till dess det att lossats från fartyget och lämnat kranens lasttackel. Detta kallas för den s.k. ”Tackle-to-Tackle principen”²⁵⁹, en tvingande regel. Genom Hamburg-reglerna gjordes som nämnts i inledningen av uppsatsen ett nytt försök att förlänga den tid i hamn där transportören är ansvarssubjekt. Reglerna anger att transportören skall ses som ansvarssubjekt ända fram till att lastägaren eller dennes representant tar emot godset i lossningshamnen.

I den nordiska sjölagen från 1994 som istället bygger på en kompromiss mellan både Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna²⁶⁰ är transportöransvarets tidsperiod något mer utsträckt än vad som anges i Haag-Visby-reglerna.²⁶¹ Det anges i Sjöl 13:24 att transportöransvaret sträcker sig från tidpunkten för godsets mottagande (på avsändningsorten) till tiden för dess utlämnande (på bestämmelseorten).²⁶² För ersättningsanspråk mot sjötransportören är stadgandet om transportöransvaret mer preciserande än vårdplikten, som är av en mer fundamental karaktär.²⁶³ Det nya transportöransvaret innebär en i lagtexten omfattande förändring; Sjötransportören kan inte längre som tidigare jämlikt 168 § 2 st. 1891 års sjölag friskriva sig för ansvar före lastning och efter lossning.²⁶⁴ Stadgandet *skiljer sig* därmed från ”Tackle-to-Tackle” principen i de tidiga Haag-reglerna och i tilläggsprotokollet Haag-Visbyreglernas artikel 1e. Transportöransvarets tidsperiod i Sjöl 13: 24 § anger att:

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

²⁵⁸ Såsom skada p. g. a avsändarens bristfälliga förpackning av gods, skada på grund av godsets beskaffenhet (inre självförstöring, avdunstning). Se Grönfors. K (1974) s. 75 f.

²⁵⁹ Principen hör samman med ett ofta återopat engelsk rättsfall, Pyrene v. Scindia 1954 2 Q.B. 402, i vilket det fastslogs att godstransporten senast börjar när godset hakas på fartygskranens lasttackel.

²⁶⁰ Sjölag (1994:1009) 13:1.

²⁶¹ Ihre. R (2003) I s. 70.

²⁶² Grönfors & Gorton (1982) s. 119-124. Grönfors. K (1974) s. 65.

²⁶³ Jfr Gorton. L (2004) ur Karnovkommentaren till Sjöl 13:12, not nr 331.

²⁶⁴ Gorton. L (2004) ur Karnovkommentaren till Sjöl 13:24, not nr 343 samt Grönfors. K (1981) s. 3.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,

2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller

3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

Transportören anses enligt det första stycket ha godset i sin vård från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren till dess han lämnat ut godset till mottagaren dvs. inte enbart från lastning till lossning – en längre räckvidd än Tackle-to-Tackle principen. 2 st anger utgångspunkten för ansvarets början är när transportören tagit emot godset från avlastaren (i lastningshamnen). Det är besittningsövergången²⁶⁵ som är avgörande för när transportöransvaret börjar.²⁶⁶ I förarbetena²⁶⁷ anges att ansvaret är tvingande (till lastägarens förmån) och gäller medan godset är i transportörens vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen. Detta bör innebära att transportören, särskilt i linjetrafik där transportörerna själva har terminalverksamhet och ofta har hand om godset, ansvarar för godset även när det ligger i hamnen.²⁶⁸ Det anges också i förarbetena att när sjötransportören överlämnar godset till något annat företag, än lastägaren, som han *själv utsett* som lagerhållare skall sjötransportören fortfarande anses ha godset i sin vård.²⁶⁹

I förarbetena²⁷⁰ anges vidare om när transportören inte längre anses ha vårdansvar, att 24 § 3 st 1p inte utesluter “att mottagaren skall ta emot godset *i fartyget* och *själv* lossa det, t.ex. ombesörja ilandkörningen av en släpvagn eller av en container”. Motsvarande gäller om mottagaren inte tagit emot godset, d v s att sjötransportören själv lossar godset (2p). Detta är vanligt vid linjetrafik där transportören normalt sköter både lastning och lossning. Den tredje punkten avser situationen där godset skall överlämnas till myndighet eller annan organisation som enligt lag eller föreskrift skall ta emot godset, t.ex. tullmyndighet eller lagerhållare som i hamnen har monopol på att ta emot gods.

Den utvidgning av transportöransvaret som paragraf 13:24 innebär har stöd inte bara som nu nämnts i förarbetena, utan återspeglar i stort den utvidgning som gjorts i rättsläget i övrigt. Enligt den samlade hållningen i praxis räcker det nämligen inte att godset är lossat från fartyget, utan transportören är skyldig att också tillse att godset tas om hand på ett riktigt sätt efter lossningen. Godset måste i viss mån först sättas i säkerhet för att transportöransvaret skall upphöra.²⁷¹ Detta rättsläge kan utläsas ur en

²⁶⁵ ND 1990 s. 423 (Oslo Byrett) upptar just denna fråga (se nedan).

²⁶⁶ Gorton. L (2004) ur Karnovkommentaren till SjöL 13:24, not nr 343.

²⁶⁷ Prop 1993/94:195 s. 236-237.

²⁶⁸ Ihre. R (2003) I s. 70.

²⁶⁹ Prop 1993/94:195 s. 236.

²⁷⁰ Ibid.

²⁷¹ Gorton. L (2003), s. 95-98.

rättsfallskedja²⁷². De rättsfall av störst vikt presenteras nu närmare i kronologisk ordning.

NJA 1951 s.130 (ND 1950 s. 527 SH) "Selma Thordén". Fallet anses tillsammans med Hongkongfallet nedan vara ett ledande avgörande beträffande terminalansvaret.²⁷³ Transportörens ansvar utsträcktes i och med avgörandet. HD gjorde ett uttalande om när transportörens lossning var att anses som slutförd och transportörens lossningsansvar upphör: HD uttalande följande om tidpunkten för när lossning anses slutförd:

*"...att bortfraktarens uppgift vid lossningen ej får inskränkas till att frigöra fartyget från lasten; bortfraktaren har även att med avseende å godset träffa sådana anstalter att ändamålet med transporten icke äventyras vid ilandförandet. Då såsom i förevarande fall lossning sker utan att godset omedelbart omhändertages av mottagaren, måste det sålunda anses ingå i bortfraktarens åligganden med avseende å lossningen att tillse, att godset icke vid landandet anbringas på sådant sätt att det därigenom skadas".*²⁷⁴

ND 1956 s. 178 SH Bali "Hongkongfallet". Transportören lossade godset i Hong Kong som alltså var lossninghamn. Vid lossningen mottogs godset av ett av hamnen auktoriserat varumottagningsföretag (självständigt organ). Detta istället för att lossningen på kajen utfördes direkt till varumottagaren. HD såg det inträffade som att godset lossats trots att varumottagaren (lastägaren) ännu inte mottagit godset. Detta då transportörens vårdplikt ansågs ha upphört, vilken ju förutsätter att (se ovan) transportören har möjlighet att disponera över godset. Den kontrollen utövade inte längre transportören då godset nu var omhändertaget av varumottagningsföretaget.²⁷⁵ Fallet är ett exempel på hur avtalsförhållandets rättsverkan inom transporträtt ofta får avgöras i ljuset av lokal hamnkutym på orten där skadan inträffat.²⁷⁶ Sedan Hongkongfallet har som redan diskuterats svensk hamnorganisation förändrats betydligt och hamnkutymen liknar den i rättsfallet, där hamnbolaget själv integrerat terminalområdets hela tjänsteutbud eller samtliga stuveritjänster utförs av ett och samma stuveribolag (se ovan 2.2.2). Argumentationen i Hongkongfallet utgör därför intressant vägledning vid avgörandet av gränssnittets omfattning för såväl sjötransportören som hamnbolaget (nedan).

ND 1961 s. 255 Eidsivating Ragnhild K. Bakgrunden till rättsfallet var att transportören lämnat frostkänslig och brandfarlig last stående på kajen efter lossning. Godset skadades av frosten. Domstolen gjorde ett uttalande om vårdplikten för transportören som att denne skall sörja för att godset "*icke står i umiddelbar fare*".²⁷⁷ Transportöransvaret ansågs icke ha upphört varför den ansvarsfriskrivning transportören gjort inte godtogs av domstolen.²⁷⁸

²⁷² ND 1956 s. 420 Eidsivating lagmansrett Frierfjord, ND 1960 s. 480 Vinterland, ND 1961 s. 255 Ragnhild K, ND 1950 s. 527 SH Selma Thorden, ND 1956 s. 178 SH Bali, ND 1968 s. 154 HovRV Sv Mormacreed. Jfr kommentarer av Grönfors & Gorton (1982) s. 154 och Grönfors. K (1981) s. 3-4.

²⁷³ Grönfors. K (1981) s. 3.

²⁷⁴ ND 1950 s. 527 Selma Thordén. Gam. H (1991) s. 86-87.

²⁷⁵ ND 1956 s. 178 SH Bali. Gam. H (1991) s. 90. Grönfors. K (1974) s.74.

²⁷⁶ Grönfors. K (1974) s. 39.

²⁷⁷ Gam. H (1991) s. 88-89.

²⁷⁸ ND 1961 s. 255 Eidsivating Ragnhild K.

ND 1968 s. 154 HovRVSv Mormacreed. Domstolen ansåg transportören ha fullbordat lossningen när godset ”omhändertogs av dragarelaget”, vilket stod under frihamnsbolagets principalansvar. Frihamnsbolaget ansågs istället direkt ansvarigt gentemot lastägaren för skada på godset då bolaget inte hade följt godsets lagringsinstruktioner.²⁷⁹

Utvidgningen i förhållande till den strikt upprätthållna Tackle-to-Tackleprincipen kan enklast beskrivas genom att citera Grönfors sammanfattning av rättsläget i praxis fram till 1981:

”I lastmottagarens frånvaro är sjötransportören skyldig att se till att godset åtminstone vid själva landandet inte anbringas på så sätt att det skadas; sjötransportörens ansvar omfattar då även en sådan åtgärd som att gods i anslutning till landandet i och för underlättande fortsatt lossning förflyttas ett stycke från kranen och där uppläggs på lämpligt sätt, vanligen i stuvor. Tillämpningen av denna regel – som således omfattar bara ett fåtal landrisker, nämligen dem som allra först aktualiseras – förutsätter, att sjötransportören kan utöva viss kontroll över lossningen. Denna utförs exempelvis av ett stuveriföretag, som har anlitats av honom. Så snart godset däremot tas omhand av en organisation, som från kontrollsynpunkt intar en självständig ställning i förhållande till både sjötransportören och lastägaren, upphör redarens ansvar redan när godset (vid lossningen) blir omhändertaget av nämnda organisation (oavsett om denna bär något ansvar eller inte). Med än större skäl bör redarens ansvar på motsvarande sätt upphöra redan vid omhändertagandet, om det är lastägarens eget folk eller någon representant för lastägaren som står på kajen och omedelbart tar emot godset. Dessa båda sistnämnda typsituationer får därmed en inbördes enhetlig reglering, varigenom utsträckningen av redarens lossningsansvar begränsas i jämförelse med vad eljest gäller.”²⁸⁰

Efter 1981 har sjötransportörens har rättsläget förtydligats ytterligare något. Rättsfallet ND 1990 s. 423 utsträcker ytterligare Tackle-to-Tackle principen och därmed sjötransportörens preceptoriska (tvingande) godsansvar för när godset anses ha tagits emot av avlastaren. Lastägaren, i fallet tillverkaren, hade ombesörjt avlastare (landtransportör). Inledningsvis skall understrykas att parterna eniga om att skadan uppstått efter det att en, av sjötransportörens agent anlitad, stuverifirma mottagit godset i sin vård från avlastaren.

I fallet hade en gasturbin vält och skadats då den, i strid med förpackningens instruktioner, lämnats uppställd i regnväder på Ro/Ro trailer att i ett dygn invänta lastning cirka 150 – 200 m från anslutande fartygets lastningsramp. Innan detta skede hade en stuverifirma lossat godset från avlastaren i oskadat skick. Trailern ägdes av sjötransportören som genom sin agent ansågs ha haft möjlighet att utöva kontroll över trailern, eftersom agenten i sin tur anlitat och instruerat stuverifirman om lastningen. Sjötransportören (i fallet fartygets norske befraktare) ansågs ansvara för att förpackningen skadats av regnet varför den senare vält och skadat turbinen inuti. Att det varit fråga om en Ro/Ro trailer som, av stuverifirmans ”tugmaster”, rullas upp för lastningsramp istället för att med skeppets eller hamnens kran passera skeppets reling ansågs inte göra någon skillnad.

²⁷⁹ Gam. H (1991) s. 90.

²⁸⁰ Grönfors. K (1981) s. 4.

5.2.2 Gränssnitt för lastägarens ansvar

Den ur lastägarens synvinkel mest gynnsamma, och mest rimliga, tolkning av praxis blir den att lastägarens ansvar som mottagare av godset inträder i den tidpunkt då sjötransportören lossat och landat godset på kajen och ordnat det i stugar eller liknande i närheten av fartyget och omhändertagits av lastägaren eller en i förhållande till lastägaren knuten eller genom denne utsedd organisation.²⁸¹

Det finns emellertid en undantagssituation som kan uppstå då det är fråga om internationella vägtransporter som gör CMR-konventionens ansvarsregler tvingande även i lossningshamnen. Vid en helt omlastningsfri Ro/Ro transport från Berlin till Göteborgs hamn där en och samme lastbilschaufför färdas ett avsnitt av sträckan med bilfärja gäller följande. CMR:s ansvarsregler (Art 2 citeras i följande stycke nedan) står sig i förhållande till nätverksansvaret och expanderar till att gälla tvingande avseende transporten i sin helhet. En kritisk punkt i ansvaret blir när lossningen sker direkt till den nye lastägaren som ansvarar som mottagare av godset. Gränssnittet för lastägarens ansvar som mottagare regleras däremot genom CMR:s artikel 17.4 c) vilken anger att om mottagaren eller dennes representant utfört lossningen av lastbilens trailer, skall också de ansvara för godsskada inträffad härvid.

För de skadesituationer i lastningshamnen där lastägaren istället kan göras ansvarig som avlastare hänvisas till avsnitt 5.4.2.2 nedan.

5.3 Gränssnitt mellan transportör och transportör

För frågan om sjötransportören och avlastarens ansvarsrelation i lastningshamnen kan följande nämnas. Vid internationella godstransporter på väg blir CMR tillämplig i nu nämnda situation.

Ett lagreglerat nätverksansvar finns i CMR:s artikel 2 och i motsvarande lydelse i vägtransportlagens 4 § (jfr NSAB 2000 § 23).²⁸² Bestämmelsen lyder:

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

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

²⁸¹ Grönfors. K (1960) s. 94.

²⁸² Ramberg. J (1983) s. 79.

Som utgångspunkt torde modellen göra det enkelt att bedöma vad som gäller enbart utifrån i vilket transportmedel godset befinner sig i när skadan inträffat. Men även i dessa situationer kan rättsläget kompliceras betydligt. Rättsfallet *Thermo Engineers v. Ferrymasters*²⁸³, ger vägledning rörande frågan när CMR:s och VTL:s ansvarsregler slutar gälla och Haag Visby reglerna tar över som gällande reglering och sjötransportörens ansvar inträder (se ovan 5.2.1).²⁸⁴ Fallet rörde en Ro/Ro transport i linjetrafik där en speditör åtagit sig att som kontraherande transportör men i egen trailer leverera en värmeväxlare, från produktionsorten Aylesbury via sin egen lagerterminal och vidare till havs med en underkontraherad sjötransportör i linjetrafik, till en dansk köpare i Köpenhamn. Värmeväxlaren var för hög och slog i linjefartygets akter och skadades i lastningshamnen då en av hamnbolagets så kallade ”tugmasters” backade upp trailern på lastningsrampen. Huvudregeln i såväl CMR som VTL är att då godset ej omlastas under resans gång, skall precis som i förevarande situation ansvaret bestämmas utifrån (artikel 17) vad CMR anger (vid endast svenska förhållanden VTL:s ansvar). I fallet fastställdes istället att undantagets, nätverksansvarets, rekvisit skulle ta överhanden och ansvaret istället bestämmas utifrån Haag-Visby reglerna. Detta dels då lastningen redan pågått en längre tid och trailern passerat rampen över relingen. Dels då det var fråga om regelbunden linjetrafik varför skadan ansågs orsakad av ”tugmaster” tillsammans med fartygets befäl, vilka väl borde ha känt till fartygets dimensioner. Avslutningsvis uppkom skadan vid kollision med ett fartygs akter och under den period som omfattas av den tvingande Tackle-to-Tackle principen. Speditörens ansvar fastställdes utifrån Haag-Visbyreglerna och dess ansvarsbegränsning. Motsvarande hade gällt ifall det varit fråga om en avlastare och inte en kontraherande transportör.

Rörande sjötransportörens relation till mottagaren kan följande nämnas. Rent typiskt är transportens slutpunkt den då godsets överlämnas i den slutliga mottagarens vård. Det kan också vara fråga om att godset överlämnas av sjötransportören till en annan transportör eller lagerhållare (t.ex. en mellanlagrare). Det räcker då att godset överlämnas på sådant sätt att sjötransportörens vårdplikt upphör (se ovan under 5.2).²⁸⁵

5.4 Gränssnitt mellan hamn-/stuveribolag och lastägare/transportör

5.4.1 Gränssnittets omfattning för hamnbolaget

Hamnbolagets ansvar torde inträda vid den tidpunkt som ovan anges i NJA 1956 s. 274 nämligen då sjötransportören lämnar över godset till

²⁸³ [1981] 1 Lloyd’s Rep. 200.

²⁸⁴ Clarke. M (1982), s. 23.

²⁸⁵ Grönfors. K (1981), s. 6.

hamnbolagets anställda. Detta under förutsättning att sjötransportören inte anlitat hamnbolaget att förvara godset åt hans räkning (se ovan).²⁸⁶ När sjötransportören utsett hamnagent som i sin tur utsett hamnbolaget att utföra lossning gäller följande i praxis²⁸⁷. Den agent för sjötransportörens fartyg som i självständig ställning ombesörjer lossning (ävensom att motta konossement rörande lasten) och medger dispositionsrätt över godset ansvarar för försummelse vid godsets utlämnande direkt mot lastägaren.²⁸⁸ Agenten kan inte försvara sig med att han inte ingått avtal om godsbefordran med lastägaren eller dennes representant.²⁸⁹ Hur sjötransportören²⁹⁰ i lossningshamnen valt att organisera sitt ”folk som arbetar i fartygets tjänst” (principalansvaret enligt SjöL 7:1), antingen med egen stuveriorganisation eller självständig agent, påverkar *inte* heller det ansvaret mot lastägaren som i samma situation också kan vända sig till sjötransportören för ersättning.

5.4.1.1 Vårdplikt för hamnbolaget då det agerar som förvarare

Två rättsfall²⁹¹ anger att när hamnbolaget utför förvaringsuppdrag, så ansvarar det under ett depositarieansvar. I båda fallen har alltså lastägaren ännu inte mottagit godset. NJA 1951 s. 365 rörde frihamnsrörelsen i Stockholms frihamn som bedrevs av Stockholms frihamnsaktiebolag. I fallet visades att bolaget ska bära risken för att det inte kan visa, att godset försvunnit redan innan depositarieansvaret skulle ha inträtt (exempelvis på kajen innan det flyttades in i lagerlokal). I fallet hade ett fartyg lossats under en tid av 15 dagar. Några dagar efter det att lossningen av fartyget inletts hade frihamnbolaget fått *anmälan* om godset och order om att det skulle förvaras. Innan lossningen var fullbordad och godset upplagt för förvaring hade flera av frihamnsbolagets anställda stulit en mängd av godset. HD fastställde att depositarieansvaret skulle löpa från denna tidpunkt. Hamnbolaget är härvid underkastat ett presumtionsansvar.

I NJA 1962 s.689 flyttades tidpunkten bakåt ett steg längre i tiden. Även i detta fall saknades en del av godset vid den tidpunkt det nådde förvaringsuppdragets lager. Fallet rörde nu istället situationen där fartyget lossats helt men godset ännu *inte* anmälts till hamnbolaget för förvaring. Denna tidpunkt ansåg HD ligga innan depositarieansvaret inträder. Detta fick till följd att hamnbolaget vid denna tidpunkt istället bar ett culpaansvar med rak bevisbörda (jfr NJA 1956 s. 274 ”Hongkongfallet” ovan).

²⁸⁶ Prop 1993/94:195 s. 236

²⁸⁷ NJA 1944 s. 160 (för hela rättsfallsserien NJA 1907 s. 424, NJA 1910 s. 602, NJA 1919 s. 378, NJA 1928 s. 327).

²⁸⁸ Grönfors. K (1960) s. 73. Grönfors. K (1974) s. 51.

²⁸⁹ Grönfors. K (1992) s. 138.

²⁹⁰ SjöL 7:1 utpekar i ordalydelsen redaren som ansvarig (jfr SjöL 13:25 ”någon han (transportören) svarar för”). Vid befraktning förs genom klausuler i standardavtal detta ansvar över på den faktiske sjötransportören (befraktare eller bortfraktare). Jfr ND 1990 s. 423 s. 1, SjöL 14:61 samt Ihre. R (2003) II om Barecon s. 26, Gentime s. 92 och Gencon s. 146-148 samt se även ovan 4.2.2.1 om Himalayaklausulen.

²⁹¹ NJA 1951 s. 365, NJA 1962 s. 689.

Rörande friskrivningar i en avtalssituation kan analogi från Diamantfallet upprepas²⁹² vari Posten försökt friskriva sig genom en ansvarsbegränsning av principalansvaret i SkL 3:1. HD uttalade att huvudregeln i svenska förhållanden är att den som mot ersättning tar emot egendom för befordran, förvaring eller annat ändamål inte kan friskriva sig från ansvar för stöld, skadegörelse eller andra brott mot egendomen som begås av mottagaren eller hans arbetstagare och inte heller för skador på egendomen som dessa orsakat genom grov vårdslöshet.²⁹³

5.4.1.2 Hamnbolaget upplåter yta för lagring/förvaring

När hamnbolaget agerar som godsförvarare gäller de vanliga civilrättsliga ansvarsreglerna om deposition, med presumtionsansvar för hamnbolaget och omkastad bevisbörda som följd.²⁹⁴ Det är då hamnbolaget som skall visa att det iakttagit all rimlig aktsamhet och därigenom exculpera sig.²⁹⁵ Rättsfall rörande rimlig aktsamhet har utvecklats i det föregående (se 4.1.1). När hamnbolaget istället hyr ut endast markyta är avsikten inte att hamnbolaget (eller stuveribolaget) skall inta rollen som förvarare eller ansvara som förvarare.²⁹⁶ Även om detta inte sällan är hamnbolagets syn på saken måste det i alla lägen underkastas åtminstone något slags fastighetsägaransvar. Exempel på vad detta innefattar är bevakning av fastigheten och installation av larm.²⁹⁷

5.4.1.3 Hamnbolaget bedriver stuveriverksamhet

Hamnbolaget ansvarar som arbetsgivare för anställdas culpa under ett principalansvar, då det intar en arbetsledande ställning i förhållande till sina anställda. Rörande hamn- och stuveribolag fastställdes detta i praxis²⁹⁸ redan 1957. Vad som i det följande sägs om kranuthyrning torde gälla också för stuveriverksamhet bedriven direkt av hamnbolaget eller av ett av hamnbolaget ägt dotterbolag som utför stuveriverksamheten i hamnen.²⁹⁹

5.4.1.4 Fristående stuveribolag hyr av hamnbolaget tillhandahållna kranar/maskiner:principalansvar för hamnbolaget?

Vanligtvis är det hamnbolaget som äger eller av kommunen arrenderar hamnens kranar/maskinpark. Nu redogörs för två avtalssituationer av fristående aktörer som agerar hyrestagare i avtalsförhållandet. Den ena situationen där kranlossning utförs av ett stuveribolag på uppdrag av sjötransportörens hamnagent och där stuveribolaget i sin tur hyrt kran och

²⁹² NJA 1998 s. 390.

²⁹³ Hellner & Johansson (2000) s. 168.

²⁹⁴ Prop. 1972:5 s. 357 samt NJA 1983 s. 617 i domskälen s. 624-625.

²⁹⁵ Grönfors. K (1984) s. 464.

²⁹⁶ Ihre. R (2003) II s. 365.

²⁹⁷ Grönfors. K (1960) s. 67.

²⁹⁸ AD 1957 nr 18.

²⁹⁹ Se bilaga C.

medföljande kranförare av hamnbolaget. Den andra situationen där sjötransportörens hamnagent på samma sätt men nu istället direkt hyr krantid och förare av hamnbolaget. Godsskador uppstår vid lossningen och ansvarsfrågorna är illa reglerade i uthyrningsavtalet. Till att börja med har frågan om den fristående aktören (hyrestagaren) kan göras ansvarig för den av hamnbolaget uthyrda kranförarens vållande varit föremål för praxis³⁰⁰. Den fristående aktören ansågs *ej* kunna hållas ansvarigt den gången, vilket byggde på satsen att en fristående aktör i princip inte ansvar för en anlitad självständig företagares culpa och dennes anställda (d v s principalansvar) om det inte följer av och motiveras av avtalet.³⁰¹

Från liknande praxis görs en analogi för att få en bild av gränsen för när hamnbolagets principalansvar inträder och dess upphörande är motiverat. Fallet³⁰² gällde en rörledningsinstallatör vilken utförde arbeten för en villaägare. Installatören hyrde i sin tur en grävmaskin med förare, vilken vållade skada på villan. HD uttalade att med hänsyn till att firman som uthyrt grävmaskinen utövade yrkesmässig uthyrning av grävmaskiner jämte förare, medan installatören inte hade någon anställd samt hyrt in grävmaskinen och dess förare endast kortvarigt, kunde principalansvaret inte anses ha övergått på installatören. När det rör särskilt farliga maskiner (såsom kranar) tenderar praxis³⁰³ dessutom att ålägga arbetsgivaren ett strängare principalansvar, där det i princip räcker med att kranförare eller dylikt tilldelats sin befattning.³⁰⁴ I styrkeförhållande till redarens principalansvar i Sjöl 7:1 (jfr 5.4.1 ovan) torde äldre praxis³⁰⁵ stå sig varför ett kranuthyrande hamnbolag ansvarar för uthyrd kranskötarens vållande mot fartygets besättning.³⁰⁶

5.4.2 Gränssnittets omfattning för transportören

5.4.2.1 Gränsen för när sjötransportörens vårdplikt upphör i lossningshamnen

Redan 1962 i rättsfallet NJA 1962 s. 770 SHD Perssons lådor (ND 1962 s. 308)³⁰⁷ nåddes slutsatsen att där ansvar för frihamnsbolaget inträtt upphör transportörens vårdplikt. Detsamma gällde tidigare också där istället tullverket i sin tidigare hanteringsrutin avskar dispositionsmöjligheten till godset. hölls ansvarigt (se nedan under 5.5).³⁰⁸ Slutsatsen blir en upprepning av vad som utretts under 5.2 och 5.4.1 ovan, att sjötransportörens ansvar, i

³⁰⁰ NJA 1942 s. 684.

³⁰¹ Grönfors. K (1974) s. 49.

³⁰² NJA 1979 s. 773.

³⁰³ NJA 1931 s. 246, NJA 1942 s. 684 samt NJA 1970 s. 146.

³⁰⁴ Karlgren. H (1972) s. 121.

³⁰⁵ NJA 1943 s. 73.

³⁰⁶ Grönfors. K (1960) s. 32.

³⁰⁷ I fallet hölls, trots att tidpunkten för hamnbolagets depositarieansvar inträtt, redaren ansvarig för att i samband med lossningen ha sammanblandat en lastägarers gods med övrigas varvid delar av dennes gods försvann (s k manko).

³⁰⁸ Grönfors & Gorton (1982) s. 119-124.

och med den nya organisationen av de svenska hamnarna, upphör när hamnbolagets ansvar inträder.

5.4.2.2 Gränsen för när avlastarens ansvar upphör inne i lastningshamnens terminalområde

För att ange vad som gäller enligt tvingande gällande rätt måste för det första tidpunkten fastställas, för när godset inne i lastningshamnen, kan anses vara avlämnat. Tidpunkten var omhändertagandet sker, måste avgöras med hänsyn till omständigheterna vid den faktiska lasthanteringen.³⁰⁹ För att exempelvis en container skall anses avlämnad är det inte tillräckligt att den placerad på lastbils trailer körts in genom porten till en containerhamns terminal.³¹⁰ Sjötransportören, eller den i dennes ställe agerande hamnagenten måste på något sätt kontaktas och på så sätt sättas i stånd att bestämma om godset vård fram till inlastningen.³¹¹ Ett exempel på detta är att sjötransportörens hamnagent bestämmer *var* container får ställas upp inne på hamnområdet. Avgörandet Datamaskinen på Arlanda³¹² rörde visserligen inte ansvaret i en hamnterminal men en analogi torde ändå kunna göras. Bakgrunden till fallet var att en datamaskin skadats inne på flygplatsens terminalområde inför det att den skulle lastas för vidare lufttransport. I fallet fastslogs trots att datamaskinen ännu inte ansågs vara omhändertagen för lufttransport trots att den lossats med hjälp från en SAS anställd truckförare på Arlanda flygplats. Ansvaret för dennes vårdslöshet ansågs åligga SAS i egenskap av trucktransportör, inte i egenskap av lufttransportör och under luftfartslagen.

När så analogin, för det andra, görs till situationen i hamnterminalen ger detta följande: En åtgärd i överensstämmelse med rättsfallet sker genom att containern anmäls på terminalens godsexpedition och där blir föremål för registrering, exempelvis i datasystemet.³¹³ Vid denna tidpunkt har så avlastarens ansvar upphört i förhållande till hamn- eller stuveribolaget och eller sjötransportör. När fråga istället är om linjetrafik hänvisas till vad som anförts ovan under 5.2.1.1 och 5.3. Sjölagen innehåller för övrigt en för parterna dispositiv regel som anger att avlastaren skall avlämna godset på sjötransportörens angivna tid och plats så att det bekvämt och säkert kan tas ombord (Sjöl 13:5). Frågan uppkom om en lastägare ansvarig som avlastare åsidosatt sina skyldigheter enligt regeln i det nyligen avslutade Clipper Cheyenne målet.³¹⁴ I båda instanser ansågs ett säkert avlämnande för avlastaren innefatta att ge sjötransportören korrekta uppgifter om godsets vikt och tyngdpunktens placering (lyftet höll dock mycket hög svårighetsgrad), samt att korrekt placera lyftöglor på godsets transportenhet.

³⁰⁹ Grönfors. K (1981) s. 5.

³¹⁰ Ibid.

³¹¹ Ibid.

³¹² AfL Bd 4 s. 230 Sthms RR.

³¹³ Grönfors. K (1981), s. 6 f.

³¹⁴ Mål T 1395-04 (2005) HovRV Sv Clipper Cheyenne. I fallet hade skada uppkommit sedan lastningsoperationen inleddes av sjötransportören. Lastningen utgjordes av mycket avancerade lyft av två 265 tons bulklossare.

5.5 Tredje man

5.5.1 Tullmyndighetens ansvar

I jakten på att hitta ansvarssubjekt, som kunde fylla ut ansvarsskarven i hamnterminalen mellan lastägaren och transportören, valde svensk rättsutveckling att satsa på tullverket.³¹⁵ I vårt land pekades så i 1927 års tullstadga ut tullverket som instrument att fylla luckan.³¹⁶ Problemet var att det inte fanns någon form av lagstiftning som höll tullverket ansvarig då den ifrågavarande ansvarsbestämmelsen³¹⁷ i sin tur hänvisade till ett lex specialisstadgande (en för framtiden avsedd ansvarslag) som i själva verket inte fanns.³¹⁸ Två rättsfall³¹⁹ utvecklade åtminstone grunderna för det depositarieansvar tullverket ansågs ålagt vid förvaring i hamnutrymmen. De angav baskravet för rimliga åtgärd vid förvaring till att tillhandahålla *lämpliga* förvaringsutrymmen (se ovan för närmare presentation).

Rättsfallet ”Ringström & Khans mattor”³²⁰ slog fast att tullverket ska bära ett depositarieansvar i de fall där tullverket ingriper och skär av dispositionsmöjligheten för godset. I fallet hade tullen beordrat att gods bestående av dyrbara mattor skulle intagas i tullens packhus för tulltaxering innan det kunde utlämnas till lastägaren. Under tiden godset befanns i tullens förvar försvann en av mattorna. Ett annat exempel är det när tullen vägrar utlämna godset förrän tullproceduren är avslutad genom godsets frisläppande. Tullverket hade ingripit på sådant sätt och hölls av domstolen ansvarig för skadan på godset.

Utgången av rättsfallet blev uppenbarligen inte speciellt gynnsam för tullverket, som ägnat sig åt en opassande ansvarsroll. Det tidigare ansvaret var för övrigt inget traditionellt depositarieansvar då ju tullen ej hade till uppgift att bedriva någon sådan verksamhet, utan istället sin traditionella uppgift – att ta upp tullavgift. Dessutom ansågs godsmottagaren och inte tullen ansvarig att t e x skydda regnömtåligt gods på kaj.³²¹ Tullen reagerade på fallet ”Ringström & Khan” med att tolka avgörandet som att ansvar kunde undvikas genom att upphöra med dispositionshindrande ingripanden. Tullen bytte istället fot till att basera sin verksamhet helt utifrån det s.k. hemtagningsförfarandet som utgår från mottagarens obligatoriska tulldeklaration, ej på fysisk inspektion av godset. Proceduren innebär att tullgranskaren normalt ej ens ser godset.³²²

³¹⁵ Grönfors. K (1981) s. 6-9.

³¹⁶ Grönfors. K (1984) s. 469.

³¹⁷ Tullstadgan 16 § 2 st.

³¹⁸ Grönfors. K (1981) s. 6.

³¹⁹ NJA 1916 A 361, NJA 1920 s. 43.

³²⁰ NJA 1950 s. 5.

³²¹ Grönfors. K (1960) s. 47 – 49.

³²² Se exempelvis redogörelsen på s. 828 i NJA 1982 s. 825.

Tullverkets tolkning och sätt att undandra sig ansvar tycks vara fullt godtagbart även enligt dagens rättsläge med ett numera lagfäst utomobligatoriskt myndighetsansvar³²³. Några direkt tillämpliga rättsfall från senare tid saknas. I doktrin nämns att om tullverket tar stickprov på visst gods och i förhållande till detta ingriper faktiskt dispositionshindrande genom tvångsvis omhändertagande, blir numer 3:2 SkL tillämpligt tillsammans med NJA 1950 s. 5.³²⁴

Ytterligare ett rättsfall rörande tullens myndighetsutövning mot enskild skall nämnas i sammanhanget. I NJA 1989 s. 181 hade tullen beslagtagit en privatpersons segelbåt varefter den av myndigheten inlagts på ett varv för vinterförvaring innan den i ett senare skede återlämnades, nu åsamkad med frostsador, till samme privatperson. Rätten biföll talan och fastställde att tullen skulle ersätta privatpersonen för skadorna vilka denne tillfogats pga. vårdslöshet i myndighetsutövning. Härvid belades myndigheten i HovR (domen fastställdes av HD i det skick den inkom) med ett presumtionsansvar rörande den deponerade segelbåten, samt gjorde en analogi med vad som allmänt inom civilrätten anses gälla³²⁵ rörande depositarieansvaret. Det intressanta i fallet var att segelbåten upplagts på ett varv, varför myndigheten ansågs ansvarig även för de självständiga medhjälpare (varvets personal), som myndigheten utsett i ett led av sin myndighetsutövning.³²⁶ Tullverket d v s myndigheten ålades härvid i mina ögon med ett principalansvar utsträckt till tredje man rörande av tullverket deponerat gods.

5.6 Ägarformens inverkan

Framställningen under kapitel fem tar främst sikte på juridiska personer i vilka ingått avtal utformade utan inkorporering av standardavtalen under kapitel fyra. Läsaren torde utgå från att fråga är om aktiebolag med privata ägare. Det är emellertid vanligt förekommande att hamn- och stuveribolag samt terminalområden ägs av kommuner. I vad mån kan denna omständighet ha en inverkan på rättsläget?

När en kommun äger ett hamnbolag blir utgångspunkten att det allmänna förvaltar sina ekonomiska angelägenheter och rent privaträttsliga regler är tillämpliga på verksamheten.³²⁷ Denna bild förstärks av att hamnbolagen lyder under aktiebolagslagen och drivs under rent företagsekonomiska kriterier.³²⁸ Kommunen driver hamnverksamheten som en allmännyttig anläggning med stöd av Kommunallagen 2:7. Den verksamhet som utövas har en rent privaträttslig karaktär och frågan om godsansvaret torde därmed inte påverkas av ägarförhållandena (se ovan under 2.2.2). Ett stadgande finns i SkL 3:2 rörande stat eller kommuns ansvar vid sak eller personskada

³²³ 3:2 (införd genom lag 2001:732) Skadeståndslagen (1972:207).

³²⁴ Bengtsson. B (1976) s. 113, 324 ff.

³²⁵ Härvid gjordes en hänvisning till NJA 1950 s. 5 "Ringström & Khans mattor".

³²⁶ Domskälens byggde härvid delvis på resonemang ur ett tidigare avgörande NJA 1961 s. 622.

³²⁷ Bengtsson. B (1976) s. 121 f samt Bengtsson. B (1996) s. 43 ff.

³²⁸ SOU 2004:76 s. 57.

till följd av myndighetsutövning som dessa två subjekt svarar. Regeln torde enligt min mening inta en ytterst begränsad betydelse i sammanhanget. Själva syftet med regeln är att hindra det allmänna från att frita sig från ansvar för typisk offentlig maktutövning, medan det här istället är fråga om att ett kommunägt bolag bedriver affärsrörelse. I sammanhanget har det ingen betydelse om det allmänna kan dirigera hamnbolaget genom exempelvis införande av tillståndstvång eller inrättande av kommunala representanter i dess ledning; avgörande är istället arten av de befogenheter hamnbolaget kan utöva mot enskilda juridiska eller fysiska personer.³²⁹

Skulle verksamheten, trots allt, bedömas som myndighetsutövning mot enskild blir så långt SkL 3:2 tillämplig och ovan nämnda NJA 1989 s.191 torde kunna tillämpas analogt på de flesta situationer rörande förvaring av deponerad egendom, även sådana där hamnbolaget i sin tur utsett ett subjekt att handla i dess ställe. Den praktiskt viktigaste skillnaden (mot ett annars allmänt principalansvar) blir att ersättning enligt SkL 3:2 också utgår för ”ren förmögenhetsskada”.³³⁰ Sådan ekonomisk skada saknar samband med att någon lider person eller sakskada (SkL 1:2) och ett exempel kan vara skada på grund av att ett lastat fartyg kvarhålls i hamn eller annars försenas.³³¹ Att avgöra gränsen för rekvisitet ”myndighetsutövning” kan te sig svårt. Service av olika slag, såsom rådgivande och upplysande verksamhet, utgör i enligt praxis³³² i för sig inte myndighetsutövning.³³³ När någon frivilligt överlämnar egendom i det allmännas vård, föreligger en avtalssituation och ansvaret regleras enligt de för avtalet stipulerade villkoren, ansvarssituationen anknyter då till allmänna civilrättsliga regler om deposition.³³⁴ I fall där det är fråga om tvångsvis förvaring av företrädare för det allmänna är det istället fråga om myndighetsutövning mot enskild.³³⁵

När kommunen istället endast är uthyrande fastighetsägare (se ovan under 2.2.2) av terminalområdet med tillhörande packhus kan man fråga sig om det av kommunen krävs särskilda åtgärder för att undgå ansvar vid skada.

Klart är, att själva packhusbyggnaderna skall underhållas så att de uppfyller sitt ändamål som upplagslokal.³³⁶ Enligt praxis³³⁷ får tak och fönster inte vara så otäta att det regnar in och gods vattenskadas. Om uppvärmningen sköts på av eller på uppdrag av kommunen som ägare måste den vara tillräcklig för att kylskador inte uppstår på förvarat gods under normalt kall väderlek.³³⁸

Ifall där stuveriföretag ägs av kommun kan det också generellt sägas att ersättningskrav på grund av kranskadegörelse grundas på privaträttsliga

³²⁹ Bengtsson. B (1976) s. 121 f, Hellner & Johansson (2000) s. 460.

³³⁰ Wetterstein. P (1999) s. 8.

³³¹ Ibid s. 6.

³³² NJA 1983 s. 3 ”Tsesis”.

³³³ Ur Karnovkommentaren till SkL 3:2.

³³⁴ Prop. 1972:5 s. 358.

³³⁵ Ibid.

³³⁶ Grönfors. K (1960) s. 66, Grönfors. K (1974) s. 50, Bengtsson. B (1976) s. 13.

³³⁷ NJA 1920 s. 398.

³³⁸ Grönfors. K (1960) s. 66.

skadeståndsregler och prövas av allmän domstol.³³⁹ Där kommunägda bolaget i sin tur hyr ut bemannad kran betraktas detta huvudsakligen ur synpunkten av ett privaträttsligt avtal, även i fall där kontrahenten på den ena sidan är en offentlig myndighet.³⁴⁰

Rörande en tänkt situation där det inte är fråga om hamnbolag utan kommun som direkt driver hamn eller stuveriverksamhet är nu nämnda praxis likaså tillämplig. Det finns dessutom ytterligare ett rättsfall³⁴¹ rörande deposition som kan ge en än klarare bild av rättsläget. I det fallet ägde Stockholms auktionsverk monopolställning rörande utropsförsäljning. Det hade tagit emot gods för försäljning på auktion utanför auktionsverkets kärnverksamhet och stadgar. Auktionsverket hade på beställning av Aktiebolaget B-Auktioner utfört auktion för allmänheten. Ett under auktionen sålt föremål utlämnades till den inropande nye ägaren i skadat skick. Verket och dess anställda ansågs av HD i och med sin monopolställning vara underkastat ett depositarieansvar för att ha tagit emot godset och haft det i sin vård. Ansvaret var förenat med ett presumtionsansvar rörande skadan. Möjliga analogier torde kunna göras för dels den situation där en speditör utför förvaringsuppdraget, dels den situation där ett fristående privatägd hamnbolag hyr in sig på av kommunen ägt packhus och där deponerar lastägarens gods.

5.7 Sammanfattande synpunkter

Den allmänna principen om transportörens vårdansvar, innebärande ett presumtionsansvar med omkastad bevisbörda för denne tycks återspeglas i praxis vid fortskaffande, förflyttande och framförallt vård av gods. Detta då det i dessa lägen torde vara mycket svårt för den skadelidande lastägaren att säkra bevisning. Den preceptoriska (d v s tvingande) delen av detta ansvar, kan inte transportören friskriva sig från. Rörande sjötransportören, har ansvarsperioden i ett flertal situationer utsträckts till att göra denne ansvarig för godsskada inträffad under hamnterminalperioden. Rörande avlastaren (landtransportören) fastställs istället oftast ansvarsfrågan utifrån nätverksansvarets funktion i CMR-konventionen, om det inte är fråga om Ro/Ro-transporter där transportenheten (containern) inte ens under sjötransporten lämnar lastbilens flak.

Ett culpaansvar tycks däremot åligga hamn- eller stuverioperatör från den tidpunkt då godset lossas fram till den tidpunkt det anmäls för förvaring hos hamnbolaget. Detta innebär att en skadelidande lastägare måste säkerställa att skadan eller förlusten orsakats genom fel eller försummelse av hamn- eller stuverioperatören. Efter tidpunkten att anmälan om förvaring gjorts anses ansvaret övergå till ett presumtionsansvar för operatören.

³³⁹ Ibid s. 39.

³⁴⁰ Ibid. I NJA 1942 s. 684 samt NJA 1943 s. 73 stod hamnmyndigheten som motpart, något som inte tycks ha påverkat rättsfrågan bedömning (se ovan under 5.4.1.4).

³⁴¹ NJA 1968 s 17 Stockholms auktionsverk.

6 Avslutning

Frågan om ansvaret för transporterat gods under terminalperioden har nu utretts. Det har kunnat konstateras att, trots att svensk rätt saknar tvingande lagstiftning rörande ansvarsfrågan i hamnterminalen, godsansvaret i hamnen kan anses vara reglerat i gällande rätt. Detta gäller även för de fall avtal ingåtts utan anknytning till branschavtalen. Det sistnämnda resultatet vilar emellertid på tolkningar genomgående åldrad domstolspraxis samt en rad analogitolkningar av näraliggande skadeståndsrättslig domstolspraxis och slutligen resultaten av utländska domstolsavgöranden inom transporträttsens område. Skadelidande lastägare lär dessutom, och detta såväl utom som inom branschavtalen, drabbas av bevisningssvårigheter i lägen varierar kraftigt då typen av ansvar skiftar mellan culpa- och presumtionsansvar beroende av vilken godshantering som utförs i hamnen. Vid förvaring gäller i samtliga fall att utföraren av denna tjänst är underkastad ett presumtionsansvar med omvänd bevisbörda. För stuveritjänster gäller istället att utföraren är underkastad ett culpaansvar med rak bevisbörda. Detta synes gälla såväl utifrån branschavtalen samt svensk domstolspraxis. I dessa fall pekar praxis dessutom mot att arbetsgivaren är underkastad ett principalansvar som är starkare än normalt fallet inom den utomobligatoriska skadeståndsrätten i övrigt. Utredningens slutsatser rörande hamnoperatören ansågs ej kunna påverkas av det förhållandet att ägandet istället låg hos en kommun eller det allmänna i övrigt.

Rörande såväl branschavtalen som avtal ingångna utan anknytning till dessa uppstår problem med excessriskerna i varuförsäkringen vilket i sin tur torde leda till förhöjda försäkringspremier. Detta då varje transportleds respektive regelverk jämte rättsläget i hamnterminalen, i stort avviker från varandra sett till ansvarsbegränsningen per kilo, medför att riskfördelningen i transportkedjans inblandade parter på denna punkt blir ojämn. Ett sätt att ytterligare harmonisera regelverket och minska excessriskerna vore enligt min mening att utforma ansvarsbegränsning i enlighet med vad SjöL 13:30 föreskriver med 2 SDR per kilo och 667 SDR per kolti. Därutöver vore det klokt att närma sig effekten av en Himalayaklausul konstruerad efter Haag-Visby reglernas ansvarsmodell då initiativet skulle minska konflikten med SjöL 13:24 och Hamburgreglerna. Dessutom skulle ett sådant initiativ förenkla regressfrågor eftersom preskriptionstiden skulle förlängas till att motsvara vad sjötransporträtten föreskriver, den för övrigt i särklass mest inflytelserika rättskällan på transporträttsens område.

Bilaga A SHT 1989

SVERIGES HAMNARs terminalbestämmelser 1989

Dessa allmänna villkor är rekommenderade av Sveriges Hamnar. Inga hinder föreligger dock för uppdragsgivare och uppdragstagare att avtala om andra villkor.

Terminalbestämmelser 1989 utarbetade efter samråd med ICA Aktiebolag, Kooperativa förbundet, Småföretagens Riksorganisation, Svenska handelskammarsförbundet, Grossistförbundet Svensk Handel, Sveriges Industriförbund, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Redareförening, Sveriges Speditörförbund.

Dessa bestämmelser är, såvida inte annat avtalats, tillämpliga på terminaluppdrag som utföres av medlem av Sveriges Hamnar, nedan kallad företaget.

§ 1 Definitioner

Med terminaluppdrag förstås:

- a) lastning, lossning samt övrig hantering av fartyg, transportmedel och transportanordningar
- b) förvaring av omhändertaget gods
- c) packning, ompackning, märkning, sortering, vägning, bevakning och kontroll av godset samt omflyttning och transport av godset inom hamnområdet.

Med omhändertaget gods förstås gods (inklusive transportmedel och transportanordningar) som tagits in eller upplagrats i varuskjul eller på inhägnat område under den tid godset förvaras där.

Uppdragsgivare är den som uppdragit åt företaget att utföra terminaluppdrag eller den för vars räkning ett sådant uppdrag lämnats.

§ 2 Ansvarsbestämmelser

a) Ansvarsförutsättningar

För skada på eller förlust av omhändertaget gods ansvarar företaget, där det inte visar att rimliga åtgärder vidtagits för att förhindra skadan eller förlusten. I övrigt ansvarar företaget endast om skadan eller förlusten bevisligen orsakats genom fel eller försummelse av företaget eller dess anställda.

b) Ersättningsregler

Då företaget är skyldigt att utge ersättning för skada på eller förlust av gods beräknas värdet enligt handelsvärdet eller det gängse värdet på gods av samma slag och beskaffenhet vid skadetillfället.

Om godset gått förlorat eller totalskadats skall skadan ersättas med hela beloppet. Vid minskning eller delskada skall beloppet nedsättas på sätt som motsvarar skillnaden mellan godsets värde i oskadat skick enligt ovan angivna beräkningsgrund och dess värde i skadat eller i minskat skick.

c) Ansvarets omfattning

Ersättning för skada på/eller förlust av godset är begränsat till 2 SDR* per kg av den del av godset som förlorats, minskat eller skadats. Företagets ansvar är under alla förhållanden begränsat sålunda att ersättning, såvida ej annat avtalats, ej utgår för belopp som överstiger 50.000 SDR eller vid skada på fartyg 500.000 SDR per skadefall. Med skadefall förstås skada och förlust som inträffar vid ett och samma tillfälle. Om skadan eller förlusten drabbat flera och överstiger begränsningsbeloppen 50.000 SDR respektive 500.000 SDR skall detta

belopp fördelas proportionellt i förhållande till det belopp vartill varje skadelidandes skada eller förlust bestämmes.

Ersättning för dröjsmål, följd förlust eller indirekt skada utgår ej i vidare mån än vad som framgår av det följande. Beträffande sådan skada skall ansvaret vara begränsat sålunda att ersättning ej utgår för belopp som överstiger vederlaget för uppdraget till företaget för det gods som fördröjts, gått förlorat eller skadats. Beträffande omhändertaget gods skall dock gälla att den skadelidande har rätt till ersättning som om godset gått förlorat om det ej lämnas ut inom 30 dagar efter begäran. Ersättning för regressanspråk föranledda av att uppdragsgivaren betalat ersättning till reklamant på grund av dröjsmålsansvar enligt tvingande sjörättsliga bestämmelser skall utgå i den mån företaget bevisligen orsakat det dröjsmål som föranlett utbetalningen.

Befrielse från eller begränsning av ansvaret enligt dessa bestämmelser skall tillämpas ifråga om varje talan mot företaget angående ersättning på grund av terminaluppdrag, vare sig talan grundats på kontraktsförhållande eller ej.

d) Anställdas och medhjälparens ansvar

Om talan väckts mot någon av företagets anställda eller medhjälpare har denne rätt att göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvaret som företaget kan åberopa enligt dessa bestämmelser. Det sammanlagda belopp som kan erhållas av företaget, dess anställda eller medhjälpare skall inte överstiga de gränser som föreskrivs i bestämmelserna.

e) Förlust av begränsningsrätten

Den rätt till ansvarsbegränsning som föreligger enligt dessa bestämmelser skall inte gälla om det visas att förlusten eller skadan orsakats genom en åtgärd eller underlåtenhet av företagets verkställande ledning med uppsåt att orsaka förlusten eller skadan eller genom grovt åsidosättande av tillbörlig omsorg och med vetskap om att förlust eller skada sannolikt skulle inträffa. Motsvarande regler skall gälla för företagets anställda eller övriga medhjälpare.

§ 3 Reklamation och preskription

a) Reklamation

Anmärkningar mot företaget skall framställas utan oskäligt uppehåll. Dessa bör vid synlig minskning eller skada framställas omedelbart vid godsets mottagande och eljest inom sju dagar efter mottagandet.

b) Preskription

Talan mot företaget skall vid äventyr av talans förlust väckas inom ett år. Tiden skall vid minskning av eller skada på gods räknas från den dag godset lämnades ut. Vid förlust av hel sändning eller annan skada skall tiden räknas från det 30 dagar förflutit sedan företaget omhändertagit godset, dock att talerätten är bevarad intill dess att 30 dagar förflutit från det att kunden upptäckt eller bort upptäcka förlusten eller skadan. Vid regresskrav som riktas mot företaget på grund av skada eller förlust för vilken sjörättsligt ansvar gjorts gällande mot uppdragsgivaren tillämpas samma utsträckning av preskriptionstiden som föreskrivs i 19 kap, 1 § fjärde stycket, sjölagen.

§ 4 Försäkring

Företaget försäkrar godset endast efter skriftlig instruktion från uppdragsgivaren.

§ 5 Uppdragsgivarens informations- skyldighet och ansvar

Uppdragsgivaren skall lämna företaget all den information som är nödvändig eller av betydelse för uppdragets fullgörande. Uppdragsgivaren svarar för att godset riktigt förtecknats och beskrivits samt för att de bestämmelser som gäller för hantering och transport (t ex enligt IMDG, ADR, RID och RAR) vederbörligen uppfyllts. Uppdragsgivaren är skyldig att hålla företaget skadeslöst för alla kostnader och utgifter, som kan uppkomma genom att

a) uppgifterna rörande godset är oriktiga, otydliga eller ofullständiga

b) godset är bristfälligt förpackat, märkt, deklarerat etc

- c) de bestämmelser som åvilar honom med avseende på godsets hantering eller transport inte iakttagits
- d) godset av honom bristfälligt lastats eller stuvats, t ex på vägfordon, järnvägsvagn, flak eller i storbehållare (containers) o dyl.
- e) godset har sådana skadebringande egenskaper, som företaget inte rimligen kunnat inse.

§ 6 Hinder för uppdragets fullgörande

Om på grund av oförutsedda omständigheter uppdraget måste fullgöras på ett annat sätt än vad som ursprungligen avsetts åligger det företaget att, såvitt möjligt, underrätta uppdragsgivaren med begäran om instruktioner. Om det inte är möjligt att få sådana instruktioner i tid, har företaget rätt att fullgöra uppdraget på bästa lämpliga sätt och på uppdragsgivarens risk och bekostnad. Om hinder skulle uppstå att utlämna godset i tid, skall företaget ha rätt att uppskjuta utlämningen under den tid hindret varar.

§ 7 Särskilda avgifter

Uppdragsgivaren är skyldig att erlägga betalning till företaget för sådana utlägg som företaget har haft för tullavgifter, skatter eller andra offentliga avgifter, även som för särskilda eller oförutsedda avgifter och kostnader i anledning av terminaluppdraget och som företaget med rimliga åtgärder inte kunnat förhindra. Om företaget skulle drabbas av sådana särskilda eller oförutsedda avgifter, kostnader eller arbetsuppgifter, skall uppdragsgivaren betala för dessa i tillägg till gällande taxa.

§ 8 Panträtt

Företaget har panträtt i gods under dess kontroll för alla å detsamma vilande kostnader samt för övriga fordringar mot uppdragsgivaren härrörande från terminaluppdrag mellan företaget och uppdragsgivaren.

Om godset förkommer eller förstörs har företaget motsvarande rätt i ersättningsbelopp från försäkringsbolag, fraktförare eller annan.

Vid utebliven likvid för förfallen fordran äger företaget låta på betryggande sätt sälja så mycket av godset att förutom kostnader dess sammanlagda fordringar täcks.

Företaget skall om så är möjligt i förväg underrätta uppdragsgivaren om planerade åtgärder för godsets försäljning.

§ 9 Skiljeklausul och tillämplig lag

Tvister mellan företaget och uppdragsgivaren får, med nedan angivet undantag, icke hänskjutas till domstol utan skall med tillämpning av svensk lag avgöras genom skiljeförfarande på den ort där företaget har sitt säte enligt gällande svensk lag om skiljemän. Vidtagande av rättsliga åtgärder för indrivning av ostridiga fordringar innebär inte avstående från skiljeförfarande i fråga om tvistiga motfordringar, vilka sålunda inte får göras gällande genom genkärsmål eller kvittning annat än i skiljeförfarande.

Tvist avseende belopp, som ej överstiger fyra gånger det vid tiden för framställande av anspråket gällande basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, får dock ej hänskjutas till avgörande av skiljedomstol.

* Med SDR förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Bilaga B Sveriges Hamnars Medlemmar

Källa: Maria Nygren, branschchef, vice VD samt verksamhetsansvarig för Sveriges Hamnar. De 11 kommunala hamnförvaltningar vilka också företräds av Sveriges Hamnar ingår ej i beskrivningen.

Ägarformer

Kommunen 100 % (19st)	Privat 100 % (17st)	Annat (17 st)
Bergkvara Hamn och Stuveri AB	Delta Terminal AB	Bottenvikens Stuveri AB
Gävle Hamn AB	Fallkenbergs Terminal AB	Copenhagen Malmö Port AB
Göteborgs Hamn AB	Finlandshamnen AB	Gotlands Stuveri AB
Helsingborgs Hamn AB	Gävle Stuveri AB	Halmstads Hamn och Stuveri AB
Karlshamns Hamn AB	Götaälvdalens Stuveri AB	Hargs Hamn AB
Karlskrona Stuveri AB	Interforest Terminal AB	Kalmar Stuveri AB
Mälarhamnar AB	Mönsterås Hamn AB	Landskrona Hamn AB
Mälarhamnar Försäljnings AB*	Norrundets Stuveri AB	Lysekils Stuveri AB
Nynäshamns Hamn AB*	Pålgård & Söner Kran AB	Malmö Hamn AB
Piteå Hamn AB	Rundviks Stuveri AB	Norrköpings Hamn och Stuveri AB
Roslagshamnar AB*	Skärnäs Terminal AB	Oskarhamns Hamn AB
Stockholms Hamn AB	Stenungssunds Hamntjänst AB	Oxelösunds Hamn AB
Södertälje Hamn AB	Söderhamns Stuveri och Hamn AB	Sundsvalls Hamn AB
Terminal West AB	Trollhättans Terminal AB	Sövesborgs Stuveri och Hamn AB
Trelleborgs Hamn AB	Västerviks Logistik och Industri AB	Uddevalla Hamnterminal AB
Umeå Hamn AB	Ådalens Stuveri AB	Vänerhamn AB
Wallhamnbolagen AB	Örnsköldsviks Stuveri AB	Åhus Hamn och Stuveri AB
Ystad Hamn och Logistik AB		
Örnsköldsviks Buss AB/hamn		

* dotterbolag till kommunägt bolag

Bilaga C Ordlista³⁴²

Agent , Port Agent Kortform för Hamnagent (Observera att termerna Agent och *Mäklare* ofta användes urskillningslöst och att den som säger agent ofta menar mäklare och vice versa).

Avlastare Shipper Avlastaren är den som levererar last till fartyget.

Avsändare Sender Avsändaren är den som vid styckegodsbefraktning ingår sjöfraktavtal med transportören. Avsändare och avlastare och ofta samma person eller bolag.

Bareboat-befraktning Bareboat chartering Avtalsform där redaren till befraktaren för viss tid hyr ut det tomma/obemannade fartyget och där befraktaren svarar för bemanning, försäkring (i de flesta fall), underhåll, nautisk och kommersiell drift av fartyget. Redaren får sitt vederlag - hyran - per tidsenhet och i förskott.

Befraktare Charterer Den som under certeparti (främst bareboat-, tids- eller reseparteparti) ingår hyres- eller fraktavtal med en redare.

Bill of Lading B/L Se Konossement.

Bortfraktare Carrier Den redare som under certeparti (främst bareboat-, tids- eller reseparteparti) ingår hyres- eller fraktavtal med en befraktare.

Broker Se Mäklare.

Carrier Se Bortfraktare.

Certeparti Charterparty, C/P Det dokument som återger ingånget bareboat-, tids- eller resebefraktningensavtal eller annat befraktningensavtal avseende helt fartyg eller väsentlig del av fartyg.

Charterer Se Befraktare.

Charterparty Se Certeparti.

Consignee Se Mottagare.

Contracting Carrier Kontraherande transportör, dvs. den som transportör ingår avtal om transport av gods (jämför Performing Carrier).

Disponent Owner Den som utan att äga fartyget disponerar över det t.ex. genom att hyra in det på tidsbefraktningensvillkor.

³⁴² Utdrag ur Ihre. R (2003) I s. 118-121.

Forwarder Se Speditör.

Fraktförare Carrier Benämning på den som utför en transport.

Fraktsedel Se Sjöfraktsedel.

Genomgångstransport En transport där transportören åtagit sig en befordran av godset med flera fartyg (successiv transport) eller med en kombination av fartyg och annat transportmedel (multimodal/kombinerad transport).

Hamnagent Port agent Den som agerar som redarens och befälhavarens ombud i hamnen.

Kombinerad transport Se Multimodal transport

Konossement Bill of Lading (B/L) Dokument som innefattar villkoren för den transport som skall utföras, som utgör kvitto på att viss beskriven last mottagits ombord och som även fungerar som åtkomsthandling/legitimationshandling för den som skall ta emot lasten på destinationsorten.

Linjeagent Liner agent Linjeredarens/operatörens försäljnings- och platsombud.

Linjetrafik Liner traffic Sjötrafik som går regelbundet på viss trade och där redaren vänder sig till ett stort antal transportkunder.

Manifest Sammanställning av all last i fartyget, all last från viss hamn eller för lossning i viss hamn.

Merchant Benämning i konossement på transportörens motpart (lastägaren).

Mottagare Consignee Benämning på den som i lossningshamnen skall ta emot lasten.

Multimodal transport (Kombinerad transport) En transport innefattande två eller flera deltransporter med transportmedel av olika slag t.ex. sjötransporter och järnväg.

Mäklare Broker Med mäklare avses någon som förmedlar något vilket inom sjöfarten innebär antingen den som förmedlar ett transportuppdrag eller hyra av ett fartyg (befraktningmäklaren) eller den som förmedlar försäljningen av ett fartyg (köp- och försäljningsmäklaren, eller S&P broker där S&P står för Sale & Purchase). Observera att termerna Agent och Mäklare ofta användes urskillningslöst och att den som använder termen agent kanske menar mäklare och vice versa.

Operator Se Operatör.

Operatör Operator Den som med egna och/eller inhyrda fartyg bedriver sjötrafik.

Owner Se Redare.

Performing Carrier Den transportör som utför transporten (jämför Contracting Carrier).

Port agent Se Hamnagent.

Redare Owner I inskränkt betydelse den som äger ett fartyg och i vidare betydelse även den som disponerar över ett fartyg utan att äga det. Jämför Disponent Owner.

Resebefraktning Voyagechartering Avtalsform där redaren till befraktaren för viss resa/för visst transportuppdrag tillhandahåller hela eller en väsentlig del av fartyget. Redaren får sitt vederlag - frakten - per enhet av last eller med viss summa för hela lasten och enligt huvudregeln i efterskott.

SDR = Special Drawing Right. Standardenhet vars värde bestäms av världsbanken. För dess aktuella värde hänvisas till www.imf.org.

Sea Waybill Se Sjöfraktsedel.

Sender Se Avsändare.

Shipper Se Avlastare.

Sjöfraktavtal Avtal om sjötransport av gods eller hyra av fartyg.

Sjöfraktsedel Sea Waybill Dokument som innefattar villkoren för den transport som skall utföras och som utgör kvitto på att viss beskriven last mottagits ombord men som inte har konossementets funktion att fungera som åtkomsthandling/legitimationshandling för den som skall ta emot lasten på destinationsorten.

Slot chartering Befraktning för en eller flera resor eller för viss tid av visst antal slots (slot = det utrymme ombord som krävs för en 20-fots container).

Speditör Forwarder Den som vid transport agerar för lastägaren och i dennes eller eget namn bokar transport med en transportör.

Styckegodsbefraktning (Styckegods = General Cargo) Befraktning som avser enskilda kollin, viss mängd last etc. och som inte avser hela eller väsentlig del av fartyget.

Styrmanskvitto Mate's Receipt Kvitto på last som tagits emot för transport. Styrmanskvittona ligger till grund för vad som beträffande lasten införs i

konossementet.

Stämpla last innebär att lasten säkras t.ex. med hjälp av timmerstöttor.

SWB = Sea Waybill

Systemtrafik Sjötrafiksystem där ett eller flera fartyg sysselsätts i regelbunden trafik för t.ex. en stor exportör. Fartygen i systemtrafik har som huvuduppgift att uppfylla befraktarens transportbehov men kompletterar ofta med andra laster för att få bättre ekonomi i trafiken.

Successiv transport En transport innefattande två eller flera deltransporter med transportmedel av samma slag t.ex. två sjötransporter.

Tidsbefraktare *Time charterer* Den befraktare som på tidsbefraktningvillkor tecknar certeparti med redaren.

Tidsbefraktning *Time chartering* Avtalsform där redaren till befraftaren för viss tid hyr ut det bemannade fartyget och där redaren svarar för underhåll och nautisk drift och befraftaren svarar för kommersiell drift av fartyget. Redaren får sitt vederlag - hyran - per tidsenhet och i förskott.

Time charter Se Tidsbefraktning.

Time charterer Se Tidbefraktare.

Transportör *Carrier* Den som utför transport.

Underbefraktare *Sub charterer* Den som befraftar ett fartyg från någon som i sin tur befraftat samma fartyg.

Underbortfraktare *Sub carrier* Den redare eller operatör som engageras för utförande av en transport som en annan bortfraktade åtagit sig att utföra.

Undertransportör Se Underbortfraktare.

Waybill Se Sjöfraktsedel.

Voyage charterer Se Resebefraktare.

Voyage chartering Se Resebefraktning.

Käll- och litteraturförteckning

Litteratur

Böcker

Alvesson, Mats, Sköldberg, Kaj, *Tolkning och reflektion – Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Lund, 1994 [citeras: Alvesson & Sköldberg (1994)].
ISBN 91-44-38161-1

Bengtsson, Bertil, *Skadestånd vid myndighetsutövning I*, Stockholm, 1976, [citeras: Bengtsson. B (1976)].
ISBN 91-1787-361-4

Bengtsson, Bertil, *Det allmännas ansvar*, Stockholm, 1996, [citeras: Bengtsson. B (1996)].
ISBN 91-39-00014-1

Bernitz, Ulf, *Standardavtalsrätt*, Stockholm, 2000, [citeras: Bernitz. U (2000)]
ISBN 91-7598-572-1

Bull, Hans Jakob, *Innføring i veifraktrett*, Otta, 1996, [citeras: Bull. H (2000)]
ISBN 82-518-3499-6

Cleave, Barbara, D'Arcy, Leo, Murray, Carole, *Schmitthoff's Export Trade – The Law and Practice of International Trade*, London, 2000, [citeras: Schmitthoff (2000)].
ISBN 0-421-54680-8

Clarke, Malcolm A, *Carriage of goods by road: CMR*, London, 1982, [citeras: Clarke. M (1982)].
ISBN 0-420-46490-5

Ekelund, Per, *Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser*, Gylling 1991, [citeras: Ekelund. P (1991)].
ISBN 87-574-5920-7

Gam, Henrik, *Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport*, Charlottenlund, 1991 [citeras: Gam. H (1991)].
ISBN 87-574-6301-8

Gorton, Lars, *Transporträtt – en översikt*, Stockholm, 2003, [citeras: Gorton. L (2003)].
91-38-50419-7

Grönfors, Kurt, *Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter*, Stockholm, 1960, [citeras: Grönfors. K (1960)].
ISBN SAKNAS

Grönfors, Kurt, *Successiva transporter*, Stockholm, 1968 [citeras: Grönfors. K (1968)].
ISBN SAKNAS

Grönfors, Kurt, *Allmän transporträtt*, Stockholm, 1974 [citeras: Grönfors. K (1974)].
ISBN 91-1-747141-9

Grönfors, Kurt, Gorton, Lars, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, Stockholm, 1982 [citeras: Grönfors & Gorton (1982)].
ISBN 91-1-817702-6

Grönfors, Kurt, *Inledning till transporträtten*, Stockholm, 1984 [citeras: Grönfors. K (1984)].
ISBN 91-1-847491-8

Grönfors, Kurt, *Fraktavtalet under etthundra år*, Göteborg, 1986 [citeras: Grönfors. K (1986)].
ISBN 91-24-16055-5

Grönfors. K, Hagberg. L, *De nordiska speditionsvillkoren*, Göteborg, 1963 [citeras: Grönfors & Hagberg (1963)]
ISBN SAKNAS

Halvorsen, Knut, *Samhällsvetenskaplig metod*, Lund, 1992 [citeras: Halvorsen. K (1992)].
ISBN 91-44-36621-3

Ihre, Rolf, *Lastägarrätt*, Södertälje, 2003 [citeras: Ihre. R (2003) I].
ISBN 91-7040-020-2

Ihre, Rolf, *Sjöfraktavtal*, Södertälje, 2003 [citeras: Ihre. R (2003) II].
ISBN 91-7040-014-8

Hellner, Jan, Hager, Richard, Persson, Annina H., *Speciell avtalsrätt II – Kontraktsrätt*, Stockholm, 2005 [citeras: Hellner. J, Hager. R, Persson. A (2005)].
ISBN 91-39-20336-0

Hellner, Jan, Johansson, Svante, *Skadeståndsrätt*, Göteborg, 2000 [citeras: Hellner & Johansson (2000)].

ISBN 91-39-20265-8

Hellner, Jan, *Speciell avtalsrätt II – Kontraktsrätt*, Stockholm, 1996 [citeras: Hellner. J (1996)].
ISBN 91-39-20017-5

Hellner, Jan, *Kommersiell avtalsrätt*, Stockholm, 2002 [citeras: Hellner. J (2002)].
ISBN 91-7598-579-9

Hill, D.J., Messent, M.A., *CMR: Contracts for the international carriage of goods by road*, London, 1984 [citeras: Hill. D.J., Messent. M.A. (1984)].
ISBN 0-907432-55-7

Johnson, Andrew, Lüddeke, Christof F, *A guide to the Hamburg Rules – From Hague to Hamburg via Visby*, London, 1991 [citeras: Johnson & Lüddeke (1991)].
ISBN 1-850-44385-8

Jönsson, Karin, *Hamnorganisation - vem äger Sveriges Hamnar och vilket ansvar har hamnen för godset i hamn?*, 2000, Examensarbete vid Juridiska fakulteten Lunds universitet. [citeras Jönsson. K (2000)].

Karlgren, Hjalmar, *Skadeståndsrätt femte upplagan*, Stockholm, 1972 [citeras: Karlgren. H (1972)].
ISBN 91-1-720071-7

Lindblad, Johan, *Ansvar för skador orsakade av gods i transportterminaler*, 2002, Examensarbete vid Juridiska fakulteten Lunds universitet.

Lundahl, Ulf, Skärvad, Per Hugo, *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer*, Lund, 1999 [citeras: Lundahl & Skärvad (1999)].
ISBN 91-44-01003-6

Ottesen, Fredrik, *NSAB § 27 – Speditørens ansvar for lagerhold*, Oslo, 2000 [citeras: Ottesen. F (2000)].
ISSN 0332-7868

Ramberg, Jan, *Spedition och fraktavtal*, Lund, 1983 [citeras: Ramberg. J (1983)].
ISBN 91-1-827632-6

Ramberg, Jan, Nilsen, Tom Rune, *Kommentar till Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser NSAB 2000*, Stockholm, 1998 [citeras: Ramberg. J, Nilsen. T.R (1998)].
ISBN 91-971-5882-8

Regnarsen, Kjeld, *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR)*, Gylling, 1993 [citeras: Regnarsen. K (1993)].

ISBN 87-574-3179-5

Reiter, Max, *Speditonsaftalen*, Köpenhamn, 1963 [citeras: Reiter. M (1963)].
ISBN SAKNAS

Richardson, John, *A guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, London, 1989 [citeras: Richardson. J (1989)].
ISBN 1-85044-243-6

Slinning, Oddbjørn, *Terminaloperatørkonvensjonen*, Oslo, 2000 [citeras: Slinning. O (2000)].
ISSN 0332-7868

Sjöfartverket. *Hamnstruktur och sjöfart*, [citeras: Sjöfartsverket].
ISBN SAKNAS

UNCTAD, *Multimodal Transport and Containerization*, New York, 1984
DBF Sales E. 83.II.D.14

Theunis, Jan, *International carriage of goods by road (CMR)*, London, 1987 [citeras: Theunis. J (1987)].
ISBN 1-85044-145-6

Artiklar

Chatterjee, S.K, "The UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade: The End of the Himalaya Clause?", *The Journal of Business Law*, 2 (6), 1994, s.109 – 120 [citeras: Chatterjee. S.K (1994)].

Gorton, Lars, "Ny sjörättslig transportkonvention?" *Svensk juristtidning*, 2002, s. 418 – 423 [citeras: Gorton. L (2002)].

Grönfors, Kurt, "Vård och ansvar vid skada på transporterat gods" *Festskrift till Ulf K Nordenson*, 1999, s. 121 – 132 [citeras: Grönfors. K (1999)].

Grönfors, Kurt, "The UN convention on transport terminals and limitation of liability" *Festskrift till Hugo Tiberger*, 1996, s. 323 – 332 [citeras: Grönfors. K (1996)].

Grönfors, Kurt, "Svensk rättspraxis – Sjörätt och annan transporträtt 1986-1990" *Svensk juristtidning*, 1992, s.132 – 141 [citeras: Grönfors. K (1992)].

Grönfors, Kurt, "Förvaring och transport – ansvaret för stillaliggande gods" *Tidsskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland*, 1984, Vol. 120, s. 464 – 475 [citeras: Grönfors. K (1984)].

Grönfors, Kurt, "Ansvar för sjötransporterat gods under terminalperioderna" *Marius nr 60*, 1981 [citeras: Grönfors. K (1981)].

Herber, Rolf, "Harmonization of transport law – where do we stand?" *Festskrift till Jan Ramberg*, 1996, s. 225 – 234 [citeras: Herber. R (1996)].

Murray, Daniel E., "The extension of damage and time limitations of the Hague, Warsaw, and Lausanne conventions to agents and independent contractors of ship lines and air lines" *Transportation Law Journal*, 1997, s. 1-50 [citeras: Murray. D.E (1997)].

Ramberg, Jan, "The future law of transport operators and service providers", *Scandinavian studies in law*, Vol. 46., 2004, s. 135 – 151 [citeras: Ramberg. J (2004)].

Schelin, Johan, "Styckegodsbefordran enligt nya sjölagen – en replik" *Svensk juristtidning*, 1995, s. 865 – 874 [citeras: Schelin. J (1995)].

Schelin, Johan, "Methods of interpreting the CMR", *Transportrecht*, Vol. 25., 2002, s. 382 – 385 [citeras: Schelin. J (2002)].

Schelin, Johan, "Förhandlingarna om en ny sjötransportkonvention" *Svensk juristtidning*, 2003, s. 1041 – 1044 [citeras: Schelin. J (2003)].

Schoenbaum, Thomas J, "Chapter 10. Carriage Of Goods - The Business Of Shipping" *Admiralty and Maritime Law*, 2004, s. 1-9 [citeras: Schoenbaum. T.J (2004)].

Tiberg, Hugo, "Styckegodstransport enligt nya sjölagen" *Svensk juristtidning*, 1995, s. 323 – 351 [citeras: Tiberg. H (1995) II].

Tiberg, Hugo, "Havererad sjölag" *Svensk juristtidning*, 1995, s. 89 – 112 [citeras: Tiberg. H (1995) I].

Tiberg, Hugo, "Havererad sjölag – en replik på en replik" *Svensk juristtidning*, 1995, s.522 – 524 [citeras: Tiberg. H (1995) III].

Tiberg, Hugo, "Slutreplik om godsbefordran" *Svensk juristtidning*, 1996, s. 174 [citeras: Tiberg. H (1996)].

Wetterstein, Peter, "Det offentliga skadeståndsansvar – särskilt med hänsyn till sjöfartsförhållanden" *Marius nr 253*, 1999 [citeras: Wetterstein. P (1999)].

Offentligt tryck

Proposition 1972:5 ”Förslag till skadeståndslag m.m.”.

Proposition 1972:110 ”Förslag till tulllag, m.m.”.

Proposition 1993/94:195 ”Ny sjölag”.

Proposition 2002/03:109 ”Sjösäkerhet”.

SOU 2004:76 “Godstransporter – Noder och länkar”.
Slutbetänkande av godstransportdelegationen 2002.

SOU 1990:13 ”Översyn av sjölagen 2 – Godsbefordran till sjöss”.

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserande krav för säker lossning och lastning av bulkfartyg.

European Sea Ports Organisation ”Factual report on the European port sector 2004-2005” s. 166 – 168.

Zentrum für Logistik und Unternehmensplanung GmbH (ZLU) “Final Report: Study on freight integrators - To the commission of the European Communities”, Service contract nr ETU/B2-7040B-S07.18491/2002.

Rättsfallsförteckning

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1950 s. 527	SH Selma Thordén
ND 1956 s. 178	SH Bali
ND 1956 s. 420	Eidsivating lagmanssrett Frierfjord
ND 1960 s. 480	Vinterland
ND 1961 s. 255	Ragnhild K
ND 1962 s. 308	Perssons lådor
ND 1968 s. 154	HovRV Sv Mormacreed
ND 1973 s. 348	NH Uthaug
ND 1983 s. 52	Göteborg Volvo Penta
ND 1983 s. 172	Eidsivating Anleggsmaskin-dommen
ND 1990 s. 423	Oslo Byrett
ND 1993 s. 113	SøHa Tyrkia
ND 1995 s. 238	NH Nordland-dommen

Nytt Juridiskt Arkiv

NJA 1916 A 361	
NJA 1920 s. 43	
NJA 1923 s. 526	
NJA 1950 s. 5	Ringström & Khans mattor
NJA 1951 s. 365	
NJA 1961 s. 622	
NJA 1962 s. 689	
NJA 1968 s. 17	Stockholms auktionsverk
NJA 1979 s. 483	Bergman & Beving
NJA 1982 s. 825	
NJA 1986 s. 61	
NJA 1989 s. 181	
NJA 1998 s. 390	Diamantfallet
T 1395-04 (2005)	HovRV Sv Clipper Cheyenne

Engelska Rättsfall

Elder Dempster and Company Ltd. V. Paterson Zochonis & Company Ltd [1924] A.C. 522
Pyrene v. Scindia, 1954 2 Q.B. 402
Adler v. Dickson [1955] 1 Q.B. 158.
Wilson v. Darling Island Stevedoring and Lighterage Company Ltd [1956] 1 Lloyd's Rep. 346,
Midland Silicones Ltd. V. Scruttons Ltd [1961] 2 Lloyd's Rep. 364.
Thermo Engineers Ltd. V. Ferrymasters Ltd [1981] 1 Lloyd's Rep. 200.