INSTITUTET
FÖR RÄTTSVETENSKAPLIG FORSKNING

[L]

KURT GRÖNFORS

SUCCESSIVA TRANSPORTER

STOCKHOLM

P. A. NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG

1968

Civilrätt
h. Sjö- o transporträtt.

INSTITUTET

FÖR RÄTTSVETENSKAPLIG FORSKNING

[L]

SUCCESSIVA TRANSPORTER

EN STUDIE I

TRANSPORTÖRANSVAR

AV

KURT GRÖNFORS

P. A. NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG

STOCKHOLM

STOCKHOLM PA NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG 1968

FÖRORD

I och med enhetshanteringens genombrott har intet problem i dagens transporträtt fått samma omvälvande praktiska betydelse som just ansvarsregleringen av kombinerade transporter, särskilt kombinationen land-sjö. Dittills gällande regler, vilka avpassats efter äldre hanteringsmetoder, måste modifieras för att bli funktionsdugliga under de nya förhållandena. Denna omdaningsprocess pågår för närvarande dels genom utarbetande av nya avtalsklausuler, dels genom internationellt lagstiftningsarbete. Denna bok vill insätta i ett större sammanhang och förklara »filosofin» bakom de nya ansvarssystem och transportdokument, vilka utvecklats på svenskt initiativ och för närvarande begagnas i internationell godstrafik både inom Europa och över Nordatlanten.

Ett flertal personer har vänskapsfullt varit mig till stor hjälp vid tillkomsten och utformningen av boken. Professor Jan Hellner har följt arbetet från det första utkastet fram till det slutliga manuskriptet och än en gång givit mig stödet av ett intresserat meningsutbyte. Professor Knut Rodhe och docent Erling Selvig har läst det slutliga manuskriptet och därvid givit värdefulla synpunkter. Särskilt vill jag också tacka kretsen av sakkunniga och entusiastiska jurister inom och omkring Rättsvetenskapliga institutionen vid Handelshögskolan i Göteborg. Boken avser ingalunda att beteckna slutet på det juridiska utvecklingsarbetet inom denna krets; det kvarstår många uppgifter för dem som strävar efter juridiska regler, vilka är bättre anpassade till nya rutiner och behov. Den stimulerande kontakten med Nordisk Institutt for Sjørett och dess ledare, professor Sjur Brækhus, har likaledes varit mig ett värdefullt stöd under arbetets tillkomst.

Assistenten vid institutionen, jur.kand. Lars Gorton, har lämnat betydelsefull hjälp vid korrekturläsningen och även självständigt uppgjort litteraturförteckning och sakregister.

Genomförandet av denna forskningsuppgift har understötts av Institutet för rättsvetenskaplig forskning. För denna generositet uttalar jag mitt vördsamma tack.

Göteborg i juni 1968

KURT GRÖNFORS

INNEHÅLL

SPECIELL DEL

KAPITEL III

TRANSPORTÖRANSVARET VID GENOMGÅNGSTRANSPORTER

KAPITEL IV

TRANSPORTÖRANSVARET VID KOMBINERADE TRANSPORTER

FÖRKORTNINGAR

AfL	Arkiv for luftrett
AfS	Arkiv for sjørett
AMC	American maritime cases
App. cas.	Appellate cases
ASG	Aktiebolaget Svenska Godscentraler
Bet.	Betänkande
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts, Amtliche Sammlung
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises
CITEJA	Comité international technique d'experts juridiques aériens
CMI	Comité maritime international
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
COGSA	Carriage of goods by sea act
CTO	Combined Transport Operator
DA	Droit aérien
DH	Danmarks Højesteret
DMF	Droit maritime français
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
ETL	European transport law
FCT	Forwarding agent's certificate of transport
FJFT	Tidskrift utg. av Juridiska föreningen i Finland
FT	Förvaltningsrättslig tidskrift
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt (-en)
IATA	International air transport association
ICAO	International civil aviation organization
JBL	Journal of business law, The
JustR	Justitieråd (-et, -en)
KB	King's bench
KM:t	Kungl. Maj:t
KProp	Kungl. Maj:ts proposition
Ll.L.R.	Lloyd's list law reports
Lloyd's Rep	Lloyd's reports
LQR	Law quarterly review, The
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender

NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd. I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd. II
NH	Norges Højesterett
NRt	Norsk retstidende
RabelsZ	Rabels Zeitschrift
RFDA	Revue française de droit aérien
RGA	Revue générale de l'air
RGDA	Revue générale de droit aérien
Rev. trim.	Revue trimestrielle de droit civil
RR	Rådhusrätt (-en)
RSkr	Riksdagens skrivelse
SFS	Svensk författningssamling
SH	Sveriges Högsta domstol (angivet i Nordisk rättsfallssamling)
SJA	Juridiskt arkif utg. av Carl Schmidt
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
SvSjT	Svensk sjöfartstidning
SvStT	Svenska stadsförbundets tidskrift
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
SøHa	Sø- og handelsretten i København
TfR	Tidsskrift for rettsvitenskap
TSA	Tidskrift för Sveriges advokatsamfund
UDP	Se Unidroit
UfR(B)	Ugeskrift for Retsvæsen (Afd. B)
UNIDROIT	Institut international pour l'unification du droit privé
ZfiE	Zeitschrift für internationales Eisenbahnrecht
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht
ZLR	Zeitschrift für Luftrecht

INLEDNING

Det är numera mycket vanligt, och blir uppenbarligen i framtiden allt vanligare, att en transport icke i sin helhet utföres av en och samme transportör utan av flera transportörer efter varandra. Sådana transporter kan benämnas *successiva transporter*.[1] Dessa är i sin tur av två slag, nämligen dels *genomgångstransporter* utförda med samma slags transportmedel (t. ex. oceanfartyg—lokalfartyg), dels *kombinerade transporter* utförda med olika slags transportmedel (t. ex. järnväg—fartyg).[2]

Det finns flera skäl till denna utveckling. Mellan transportörer med transportmedel av samma slag kan det, i varje fall i linjetrafik, ej sällan visa sig vara mera ekonomiskt att samarbeta genom att utföra transporter på delsträckor än att konkurrera om hela transportsträckan. När det gäller transportmedel av olika slag tillkommer andra synpunkter. Varje transportmedel har sitt mer eller mindre skarpt avgränsade användningsområde, där det framstår som fördelaktigare än andra transportmedel,[3] men det kan ändå vara ekonomiskt motiverat att i viss omfattning samverka med konkurrerande typer av transportmedel i stället för att varje typ av transportmedel strikt håller sig inom sitt område. I den mån frakten (i betydelsen vederlaget) härigenom minskar, ökar erfarenhetsmässigt den totala transportmängden. En samverkan kan också från transportteknisk synpunkt vara nödvändig för att lösa de alltmera komplicerade distributionsproblemen, t. ex. transporter från fabrik i inland via en sjösträcka till försäljningsställe likaledes beläget i inland. Varuströmmarna kan därmed dirigeras på nya vägar och man kan öppna nya marknader för en vara.

[1] I nordisk doktrin används termen successiva transportörer (däremot icke successiva transporter) redan av Johanssen i TfR 1896 s. 209. Fr. transports successives, eng. successive transports. Innebörden av det sagda (»flera transportörer», »en transport i sin helhet») preciseras nedan Kap II.

[2] Det språkbruk, som här följes, är ingalunda allenarådande. Så är det exempelvis vanligt att termen successiva transporter användes för att beteckna vad här kallas genomgångstransporter (efter varandra följande transporter av samma slag), och vad här benämnes kombinerade transporter betecknas ibland som sammansatta eller blandade transporter.

[3] För en jämförelse mellan de olika transportmedlens användningsområden kan hänvisas till exempelvis Björkman, Båt, järnväg, bil eller flyg?

Om sålunda flera transportörer är inblandade i en och samma transport, har kunden möjlighet att ingå ett transportavtal med var och en av transportörerna separat. Det kunde med en sådan anordning tyckas över huvud inte uppkomma några särskilda juridiska problem, eftersom man då principiellt hade att göra med en kedja av separata transportavtal, vart och ett fallande under de vanliga reglerna. Så enkelt går det emellertid icke att lösa de successiva transporternas rättsliga problem. Kunden vill vanligen sluta avtal med blott en av transportörerna och då beträffande transporten i dess helhet. Vidare vill han undvika att det uppkommer luckor mellan de olika transportavsnitten i samband med omlastning o. d. liksom svårigheter att bevisa, i vilken transportörs vård godset befann sig vid skadetillfället. Han vill m. a. o. kunna hålla sig till en enda kontraktspart; hur sedan de olika delarna av transporten verkställes är en transportteknisk fråga, som kunden måhända inte önskar blanda sig i. Hur ställer det sig i detta läge med *transportöransvaret?* Är den avtalsslutande ansvarig såsom transportör för hela transporten eller blott för den del han själv utför?

För att komma tillrätta med här mötande problem kräves, att man först fixerar utgångspunkten, som är det s. k. *transportlöftet.* Man måste undersöka, vad detta innebär med avseende på fullgörelse av transportavtalet, godsvård, förflyttning av godset m. m. Ett transportlöfte kan avges även av någon, som ej själv utför transporten. Vilken blir rättsverkan härav? Här möter problemet, huruvida transportlöftet under vissa omständigheter kan ha egenskapen att kvalificera avgivaren som transportör med en dylik persons ansvar, oavsett om han utför transporten själv eller ej. Vad konstituerar i så fall ett sådant transportlöfte och varför tillskrives detta en så betydelsefull verkan? Underbortfraktning, genomgångsbefraktning och kombinerade transporter erbjuder här ett icke alldeles obetydligt rättsfallsmaterial i nordisk sjörättspraxis.

Analysen av transportlöftet och dess funktion leder fram till en omorganisation av stoffet, vilken får betydelse när problemen rörande successiva transporter sedan angrips närmare. Genomgångstransporterna erbjuder då den minst komplicerade bilden. Men redan där uppkommer vissa svårigheter genom att gällande regler principiellt har en annan inriktning än som passar det fall, att två eller flera transportörer utför en successiv transport. Detta märks särskilt när det gäller sjöfarten.[4] I äldre tid var sjöfarten som rörelse helt *fartygscen-*

[4] Jfr för det närmast följande Grönfors i SvSjT 1966 s. 1224.

trerad, vilket också avspeglades i äldre rätt och alltjämt dominerar gällande sjörättsliga regler om transporter. Man reglerade det enskilda fartygets resa, lastägarens säkerhet i form av sjöpanträtter i fartyget, redarens ansvarsbegränsning till fartygets värde etc. Den kommersiella verkligheten har emellertid löpt ifrån detta mönster. Det gäller icke längre, att varje fartygs resa framstår som en sammanhållen enhet. Från att helt ha spelat huvudrollen har fartyget tenderat att bli en maskin i en större rörelse, på samma sätt som landföretag kan arbeta med stora och kapitalkrävande maskinenheter i sin rörelse. Sjöfarten såsom rörelse har blivit *företagscentrerad* och sjötransporterna en beståndsdel av denna rörelse. Åtskilliga av dagens mest intrikata sjörättsliga problem — t. ex. den senare i detta arbete diskuterade frågan om transportöransvaret i förhållande till kunden vid underbortfraktning — sammanhänger i själva verket med den uppkomna spänningen mellan å ena sidan en företagscentrerad ekonomisk verklighet och fartygscentrerade rättsregler. Vid genomgångstransporter och kombinerade transporter har mönstret ytterligare förändrats. Det gemensamma är inte längre transportmedlet (det individuella fartyget etc.) eller transportören; det enda gemensamma för transporten har blivit godset, som passerar flera transportmedel och flera transportörer. *Den successiva transporten* kan därför sägas vara *godscentrerad.* Och detta nya mönster har ännu icke avspeglat sig i rättsreglerna, vilka ej ens hunnit anpassas på ett fullständigt sätt efter utvecklingen från fartygscentrering till företagscentrering. När godshanteringen vid kombinerade transporter därutöver sker med hjälp av enhetshantering med containers eller liknande,[5] utvecklas ett verkligt *transportsystem* i den meningen, att det totala godsflödet i båda riktningar framstår som det centrala, ej de enstaka transporterna eller transportlägenheterna. Detta innebär en nyhet, bortsett från det sedan länge existerande systemet med internationella järnvägsvagnar inom ramen för den europeiska järnvägsunionen.

I fråga om de kombinerade transporterna tillkommer svårigheten, vilka ansvarsregler som skall tillämpas. Ansvarsreglerna för de olika transportmedlen är som bekant ingalunda enhetliga utan företer betydande skiljaktigheter. Förklaringen härtill är delvis reella skiljaktigheter mellan de olika transportmedlen men i betydande utsträckning enbart historiska tillfälligheter, vilka har gjort att rättsbildningen förlöpt olika på olika områden.[6] Att på något sätt finna lösningar som

[5] Se närmare nedan Kap. IV: 10.

[6] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 11 f.

harmoniserar de olika transportmedlens ansvarsregler blir därför en huvuduppgift för framställningen om transportöransvaret vid kombinerade transporter.

Basen för undersökningen är svensk transporträtt. Den gemensamma nordiska lagstiftningen medför, att denna bas naturligt vidgar sig till skandinavisk rätt. Härtill bidrar, att nordiska domstolar i sjörättsmål uppvisar en stark tendens att inrätta sig efter varandra.[7] Komparativt material av rättsfall och litteratur från utomnordisk rätt begagnas blott som stöd för framställningen på sådana punkter, där detta ansetts särskilt lämpligt. Någon fullständig redovisning av det internationella materialet har därför aldrig åsyftats. Säkerligen vore det i och för sig givande att behandla det valda temat utifrån ett brett komparativrättsligt material, men en sådan vidgning av uppgiften skulle spränga ramen för denna undersökning och samtidigt antagligen genom sin detaljrikedom försvåra översikten över de grundläggande problemen.

Boken har karaktär icke enbart av rättsvetenskaplig monografi i sedvanlig bemärkelse utan även av redovisade erfarenheter från praktiskt arbete på fältet med hithörande problem. Förf. har haft förmånen att delta i dels internationella lagstiftningsarbeten inom ramen för Comité maritime international rörande kombinerade transporter av enhetstransporterat gods,[8] dels den pågående omstruktureringen av svenskt transportväsende (med hänsyn till internationella transporter), innebärande en omstöpning även av ansvarsvillkor, försäkring och dokumentation för att bättre anpassa det juridiska läget till ändrade transportförhållanden.[9] Vissa delar av boken har under det juridiska utvecklingsarbetets gång vuxit fram närmast som ett slags fältrapporter.

[7] Se särskilt Brækhus i Gemensam nordisk lagstiftning i rättstillämpningen (Nordisk utredningsserie 1961:6) s. 47 ff.

[8] Jfr CMI Containers 1 s. 3, CMI Containers 3 s. 13, CMI Containers 4 s. 3.

[9] Se t. ex. SvSjT 1966 s. 1224 ff. och FJFT 1968 s. 291 ff. Sistnämnda framställning erbjuder en översikt av olika metoder att lösa de kombinerade transporternas problem.

ALLMÄN DEL

61-67

KAPITEL I

TRANSPORTLÖFTE OCH TRANSPORTÖRANSVAR

1. Inledning

Varje avtal kan i fråga om sitt innehåll sägas ha en kärna, som individualiserar och bestämmer prestationen i huvuddrag. Denna avtalets kärna kan man kalla *löftet*.[1]

Låt oss som exempel ta ett enkelt köpavtal. Anders Andersson vill sälja sin ko Rosa till Per Persson. Utan att säljaren i praktiken behöver uttryckligen formulera ett försäljningslöfte i en särskild sats, kan hans huvudvillkor sammanfattas exempelvis på följande sätt: »Jag, Anders Andersson, försäljer härmed till dig, Per Persson, denna min ko Rosa för 1 500 kronor.» Åtskilliga avtalstyper är så utformade, att man inledningsvis i ett kontrakt upptar en uttrycklig löftesmening. Vanliga standardiserade hyreskontrakt börjar undantagslöst med ett hyreslöfte av ungefärligen denna lydelse: »A. A., hyresvärd, uthyr till P. P., hyresgäst, under den och den tiden i fastigheten så och så med adress så och så en st. lägenhet om så och så många rum i den och den våningen för bostadsändamål mot nedan angivna hyresbelopp.»

Sådana löftesmeningar anger, såsom nyss framhävts, prestationen blott i huvuddrag.[2] En närmare precisering sker sedan genom en rad olika kontraktsvillkor, exempelvis en mängd klausuler i ett standardavtal. Där parterna icke avtalat annat, är det enligt avtalslagen 1 §, köplagen 1 § och sjölagen 71 § i första hand sedvänjan som verkar rättsbildande, och i andra hand träder de dispositiva rättsreglerna i vederbörande nationella rättssystem i funktion. Det kan också förekomma tvingande rättsregler, vilka ingriper korrigerande i avtalet i större eller mindre utsträckning. Med användning av dessa olika rättskällor byggs sålunda avtalsinnehållet upp.[3]

Själva löftesdelen i avtal har mera sällan studerats i detalj från rättsvetenskapligt håll, beroende på att den vid de flesta avtalstyper

[1] Jfr t. ex. Rodhe, Lärobok s. 13.

[2] Detta motsvarar ungefärligen vad som i kontinental doktrin brukar kallas *essentialia contractus*. Vad som innefattas härunder är visserligen ganska oklart, men någon precisering kräves ej här för att genomföra resonemanget i texten.

[3] Jfr Rodhe, a. st., och Adlercreutz, Avtalsrätt II s. 18 f.

icke ger upphov till särskilda problem. Den framstår då icke heller som någon sådan del av avtalet, att man skulle ha anledning att skilja ut densamma från övriga kontraktsvillkor. I vissa sammanhang har dock löftet tillskrivits en självständig betydelse och därför också uppmärksammats såsom en från villkoren i övrigt separat företeelse. Så förhåller det sig vid ensidiga utfästelser att betala en penningskuld, s. k. betalningsutfästelser eller betalningslöften, inom skuldebrevsrätten. I motiven till skuldebrevslagen 1 § talas om att ett skuldebrev måste innehålla en »ensidig, till det yttre fristående skriftlig utfästelse» för att överhuvud utgöra ett skuldebrev i rättslig mening.[4]

När det gäller transportavtal intar också löftet, som i detta sammanhang brukar benämnas *transportlöftet,* en central plats. Dess utformning och innehåll har nämligen den största betydelse för de rättsliga konsekvenserna av avtalet. Trots detta finner man inom den transporträttsliga litteraturen knappast någon mera omfattande undersökning, som har koncentrerats till att analysera transportlöftets element och funktion inom transporträtten. En dylik analys synes emellertid vara nödvändig för att man skall kunna komma tillrätta med problemet rörande ansvaret för successiva transporter, vilket är huvudföremålet för denna monografi. Syftet med detta kapitel är därför att skapa den erforderliga klarheten rörande transportlöftet för att därmed lägga grunden till den följande undersökningen av ansvaret vid successiva transporter. Härav följer, att *endast styckegodsbefraktning* faller inom ramen för undersökningen om transportlöftet; det är praktiskt taget blott vid transporter av sådant slag, som ett transportlöfte uppfylles genom begagnandet av flera efter varandra följande transportmedel, och endast transportlöften i sådana sammanhang behöver utredas för att skapa klarhet med sikte på den följande undersökningen.

Vad som avses med termen transportlöfte bör inledningsvis ytterligare preciseras. Transportlöftet kan på ett naturligt sätt beteckna innehållet i *själva löftesmeningen i det individuella transportavtalet (det individuella transportlöftet).* Detta särskilda element i transportavtalet påverkar rättsförhållandet mellan befraktaren och transportören, närmast som en preciserande och i viss mån modifierande faktor vid sidan om transportavtalets standardinnehåll. De olika, i avtalet ingående förpliktelser, vilka skall närmare analyseras i det föl-

[4] Se ang. detta rekvisit Rodhe, Obligationsrätt § 62 vid not 6 ff., Hult, Värdepappersrätt s. 31 ff., och Tiberg, Skuldebrevsrätt s. 18—20.

jande, kan i och för sig betraktas åtskilda från transportlöftet i nu anförd mening. Ibland saknas emellertid en ordentligt utbyggd löftesmening, och förpliktelserna följer enbart av tvingande eller dispositiva rättsregler; ibland har löftesmeningen en ovanlig utformning. Men detta är undantag. Regelmässigt ingår i transportlöftet just de element, som närmare undersöks i denna framställning. Med termen transportlöfte kan man därför åsyfta även *sammanfattningen av det normala innehållet i löftesmeningen (det standardiserade transportlöftet)*, vilket blir detsamma som sammanfattningen av vissa rättsfakta (förpliktelser) och därmed förbundna rättsföljder (ansvar).

Vad som undersöks i det följande är det standardiserade transportlöftet, det normala innehållet i fullt utvecklade löftesmeningar i transportavtal. Individuella avvikelser kan förekomma och inverka modifierande i särskilda fall.

När intet annat sägs, avses i detta kapitel att beskriva *förhållandena inom sjörätten*. Denna del av transporträtten intar obestridligen den centrala ställningen, och det är särskilt inom dess gränser som transportlöftet historiskt vuxit fram och preciserats. Transportlöften inom *övriga delar av transporträtten skall upptas till jämförande behandling* i därför lämpade sammanhang.

Analysen av dels de olika i det standardiserade transportlöftet ingående förpliktelserna, dels eventuella avvikelser i det individuella transportlöftet, ger en utgångspunkt för en diskussion om transportöransvaret i fall, då en transport utföres av flera transportörer efter varandra. Man måste vid en dylik diskussion fastställa, vilka förpliktelser som drabbar den ene och den andre, och det är mycket möjligt att förpliktelserna är uppdelade. Men mera än en utgångspunkt, en »beskrivningsmatris», får man icke. Varken en analys av förpliktelserna eller av löftesmeningens verkningar kan i och för sig ge något slutligt svar på frågan, vem den ena eller andra förpliktelsen skall träffa i dessa ganska komplicerade situationer. Här måste analysen drivas vidare, vilket är uppgiften för de följande kapitlen (II—IV).

Till en början skall nu förutsättas, att den som avger själva transportlöftet också är densamme som utför transporten. Detta är det enklaste fallet. Först på ett senare stadium (nedan under 11) skall jag behandla den mera komplicerade situationen, att den som avger transportlöftet och den som utför transporten är olika subjekt. Denna situation blir naturligtvis aktuell bl. a. just vid successiva transporter.

Innebörden av viktiga i undersökningen begagnade termer preciseras i ett senare sammanhang (nedan Kap. II: 2). Här må dock för-

utskickas, att parterna i transportavtalet som regel betecknas transportör och transportkund. När sammanhanget kräver att innebörden ytterligare bestämmes, talas om exempelvis den kontraherande resp. verkställande transportören eller om lastemottagaren e. d.

2. Transportlöftesmeningen

När man närmare vill studera transportlöftets yttre utformning vid styckegodsbefraktning, uppkommer såsom första fråga, var man finner i skrift manifesterade och därför också mera klart stiliserade formuleringar av transportlöften. Konossementets utfärdande betecknar nämligen ingalunda den tidpunkt, vid vilken transportavtalet normalt slutes. När avtalet ingås föreligger kanske bara ett muntligt anbud och en muntlig accept rörande transport av visst gods från X till Y.[1] Transportlöftet har då ännu icke fått någon i skrift manifesterad och därmed också fixerad utformning. Men redan på detta stadium kan konossementet med dess avfattning av transportlöftet och innehållna villkor skymta. Det kan nämligen vara mellan parterna underförstått, att man sluter transportavtalet på transportörens vanliga villkor; beställaren vet att transportören har standardkonossement och dessa är för honom lätt tillgängliga, i den mån han vill undersöka villkoren närmare.[2] Det förefaller sannolikt, att svenska domstolar icke skulle anse detta vara tillräckligt för att villkoren redan från och med den muntliga överenskommelsen skall utan vidare anses inbegripna i avtalsinnehållet utan skulle fordra, att villkoren på ett betydligt mera påtagligt sätt har bragts till den andra partens kännedom — i vart fall när det gäller för honom oförmånliga klausuler.[3] Men detta hindrar icke, att man samtidigt kan anse det angivna läget vara tillräckligt för att en så grundläggande sak som konossementets transportlöfte skall komma mer eller mindre tydligt in i bilden. Så snart parterna i det konkreta fallet tidigare har haft affärsförbindelse med varandra och begagnat villkoren, tvekar man inte längre att anse dessa från

[1] Jfr t. ex. förhållandena i rättsfallen NJA 1919 s. 359, 1923 s. 109 och 1933 s. 260. Det i texten åsyftade muntliga transportlöftet kan i vissa lägen tänkas ta över det senare utfärdade konossementet. Se som exempel ur engelsk praxis *The Ardennes,* [1951] 1 K.B. 55, och därtill Schmitthoff s. 296.

[2] Jfr Abraham s. 102.

[3] Jfr Schmidt & Grönfors i Huvudlinjer s. 46 och Adlercreutz, Avtalsrätt II s. 27 f. med hänv. Mindre restriktiva synes norska domstolar vara, se närmare framställningen hos Selvig i Lov og Ret 1965 s. 245 ff.

början ligga till grund för den muntliga överenskommelsen.[4] I samband med att skeppsrum beställes till viss tur, utfärdas en bokningsnota (booking note), som kan innehålla en hänvisning till konossementets villkor, och dessa dras på så sätt in i avtalet från början.[5] Själva bokningsnotans inledande text är för övrigt ofta utformad som ett mer eller mindre tydligt uttalat transportlöfte.[6] I sista hand kommer konossementet och dess stadganden in som avtalsinnehåll i och med att konossement slutligen utställts och avlastaren icke reklamerat mot dess innehåll.[7] I vissa dokument sägs i överensstämmelse härmed uttryckligen, att transportlöftet gäller »subject of the conditions herein expressed and agreed to by the shippers in accepting this Bill of Lading»[8] eller också begagnas någon likvärdig fras.

Av det sagda framgår, att konossementet förr eller senare blir basen för transportavtalet. Bundenheten vid avtalet och fixeringen av avtalsvillkoren behöver icke inträda vid en och samma tidpunkt, utan bundenhet kan exempelvis uppkomma tidigare och vissa avtalsvillkor fixeras senare.[9] *Konossementet* blir således på ett eller annat sätt icke blott bärare av konossementsskulden utan även *bevismedel för avtalsvillkoren, däribland transportlöftet.*[10] Härigenom styr det transportavtalet och ger detsamma dess innehåll.

Det är alltså i konossementens inledningsfraser man i första hand har att söka de i skrift manifesterade transportlöftena angående styckegodstransporter för att närmare kunna analysera transportlöftets yttre utformning. Redarna har genom att utveckla dessa fraser sökt i korthet beskriva de åtaganden de ansett sig göra gentemot transportkunden. Detta material — som torde ha sådant intresse att det kan redovisas något utförligare än som strängt taget vore alldeles nödvändigt för det följande — kan antas återspegla det typiska för ett trans-

[4] Huvudlinjer, ibid.
[5] Jfr NJA 1951 s. 694.
[6] »We hereby beg to confirm having booked space for your account for . . . from . . . to . . .» Adolf Bratt & Co. m. fl.
[7] Schmidt & Grönfors i Huvudlinjer s. 44.
[8] De här citerade orden har tagits från dokumentet Johnson Line: Brazil Homeward.
[9] I ND 1957 s. 385 (Stockholms RR) ansågs klausulen »minor details to be finally agreed upon» icke hindra, att bindande avtal ingåtts.
[10] Jfr t. ex. Pappenheim s. 311, Weibgen s. 25, Gramm s. 173 i. f., Schaps & Abraham s. 263 och 552, Schlegelberger & Lieseke s. 178, Cufley s. 73, Rodière, Précis nr 339, Ligonie s. 9 och 87, jfr s. 216.

portlöfte och erbjuder därigenom en naturlig startpunkt för framställningen.

Själva inledningsfrasen kallas i denna undersökning *transportlöftesmeningen* eller kortare *löftesmeningen*. För att erhålla ett representativt material har ett mycket stort antal svenska och utländska konossement — ingående i den samling som förvaras på Rättsvetenskapliga institutionen vid Handelshögskolan i Göteborg — genomgåtts i syfte att undersöka, vad som är likt och olikt i formuleringarna av löftesmeningen. På grundval av denna undersökning har ur materialet hämtats fram ett antal typexempel på formuleringar, med vilkas hjälp undersökningens resultat här kan redovisas. Framställningen tar därvid sin utgångspunkt i ombordkonossementet som dokumenttyp, eftersom denna är den för sjölagen helt grundläggande.[11]

En iögonfallande skillnad i formuleringarna, ägnad att läggas till grund för en uppdelning av materialet, är att vissa löftesmeningar har en subjektiv utformning (»Jag, kapten, har mottagit och skall utlämna —»), andra däremot en objektiv utformning (»Shipped — and to be delivered —»).[12] Historiskt sett är den subjektiva utformningen den första och var i äldre tid rent av den enda förekommande. Utformningen av själva löftesmeningen i 1700-talets och det tidiga 1800-talets svenska konossement utmärkes vidare av att synbarligen vara influerad av stadgandet om redarens (skepparens) ansvar enligt 1667 års sjölag 15 kap. Där sägs, att redaren i fråga om det mottagna godset är »skyldig, vid väl överstånden resa, åt sin rätte man oskatt och färdigt att tillställa låta, med mindre någon skada genom storm eller annor olycka, utan skepparens eller hans folks vållande, åkommen voro.» Härmed har alltså beskrivits det på denna tid »stränga» ansvaret, nämligen fullt strikt ansvar med undantag för force majeure.[13] De använda ordalagen är ganska snarlika dem man finner i

[11] Mottagningskonossementet innebär i jämförelse med ombordkonossementet i viss mån en frigörelse från den fartygscentrerade transportverksamheten och anpassning efter den företagscentrerade verksamheten. Detta förhållande färgar av sig på transportförpliktelsens innehåll såtillvida, att det då ligger närmare till hands att uppfatta transportförpliktelsen såsom generiskt bestämd. Se ang. holländsk och tysk rätt i detta avseende Selvig i AfS Bd 6 s. 573. Hänsyn härtill måste tagas, när framställningen senare (nedan under 11) behandlar transportlöften avgivna av annan än den verkställande transportören.

[12] Jfr Pappenheim s. 214 f.

[13] Se härom närmare nedan under 6.

det med Stockholms stads stämpel försedda konossementsformulär, vilket återgivits av Flintberg.[14] Det heter där sålunda:

(1)
»Jag — ifrån — skeppare näst Gud, utav mitt skepp, benämnt —, för tiden färdigt liggande för — ärnar med första goda vind, den Gud förlänandes varder att segla till —, varest min rätta utladdning vara skall, bekänner härmed under mitt skepps överlopp, att hava bekommit av NN (varor) allt torrt och väl konditionerat och med förestående signo märkt, vilka jag utlovar, när Gud mig med detta mitt skepp behållen resa förlänar, att leverera, såsom jag undfått haver, till — eller — därvarande faktor.»
(Konossement med Stockholms stads stämpel, c:a 1800.)

Subjektiva formuleringar påträffas numera sällan. När de förekommer, är det i dokument rörande kustfart eller annan mindre fart.

(2)
»Undertecknad, förande Ångfartyget — erkänner mig hava av Herrar Aktiebolaget August Leffler & Son emottagit och i nämnda fartyg under däck inlastat:
allt väl oskadat befunnet samt försett med vidstående märke, och förbinder mig att överföra dessa varor till — och där leverera dem till Herr — emot erläggande av efterkrav kr. — och frakt kr. — vid ansvar enligt lag och författningar.»
(Aktiebolaget August Leffler & Son.)
Andra exempel erbjuder Bolaget Vieille Montagne och Uddeholmsbolaget.

I övrigt uppvisar givetvis den sistnämnda formuleringen åtskilliga olikheter jämfört med den äldre. Det fullt strikta ansvaret med undantag för force majeure har utbytts mot ett presumtionsansvar, vilket avspeglas i att det numera icke ingår något förbehåll för »behållen resa». Som ett kuriosum kan dock omtalas, att några dokument alltjämt användes, där frasen »vid lycklig ankomst» ingår, ehuru denna i själva verket strängt taget förutsätter den äldre ansvarsregeln.[15]

[14] Se Flintberg, s. 88. Att detta formulär åberopades såsom typiskt i den samtida akademiska undervisningen framgår därav, att det finns avskrivet i anteckningarna efter Calonii föreläsningar med titeln Föreläsningar öfwer Sweriges Sjö Lag af Mathias Calonius, Jur. Prof. och R. N. O., Åbo 1811 (KB:s handskriftssamling sign. B 668), pag. 136. — Betr. uttrycket »skepparen näst Gud», jfr R. Beckman I s. 32 och Klæstad s. 9. Ang. uttrycket »ärnar med första goda vind», jfr 10 kap. skeppslegobalken: »måste skepparen icke försumma någon god vind att segla».
[15] Rederiaktiebolaget Göteborg—Fredrikshamnslinjen, Bolaget Vieille Montagne samt Skärgårds- och Mälarflottornas Rederiförenings konossementsformulär.

Ett slags övergångsform mellan subjektiva och objektiva formuleringar erbjuder det ibland begagnade uttryckssättet »Shipped — on board the ship — whereof — is Master —».[16] Detta är dock ett ganska sällan begagnat skrivsätt; de helt objektiva formuleringarna är i dag dominerande.

I nu gällande sjölag omnämnes transportlöftet i 151 §, där det sägs: »Konossement innefattar erkännande om godsets inlastning och förbindelse att i bestämmelseorten avlämna godset.» Denna beskrivning tar alltså fasta på två karakteristika, nämligen dels ett mottagningserkännande och dels ett utlämningslöfte. Den berör icke frågan, huruvida löftet sådant det kommer till synes i löftesmeningen eventuellt innehåller några element härutöver. Vanligen är också mottagningserkännandet och utlämningslöftet de mest iögonfallande beståndsdelarna, men samtidigt brukar löftesmeningarna innehålla betydligt mera. Ibland finner man utomordentligt omfångsrika formuleringar, vari ingår en mängd föreskrifter och förbehåll av växlande karaktär. Följande exempel må anföras:

(3)

»Received at —, from the shipper named on the back hereof, the packages or articles mentioned on the back hereof (hereinafter called the Goods), in apparent good order and condition; TO BE TRANSPORTED by the steamship named on the back hereof, or by said Steamship and/or other conveyances, subject to substitution and/or other liberties as hereinafter provided (the term Vessel hereinafter used intending said steamship and/or substituted or continuing vessel or craft at the inception or subsequent stage of the entire service), direct or via ports or places to the destination of the Goods named on the back hereof, or, if the final carrier be a water carrier, than as near thereto as the Vessel can safely get; and at said destination of the goods to be delivered in complete or part lots, upon payment of any unpaid freight or any other sums payable by shipper, consignee and/or assigns, to the Consignee named on back hereof or order if so provided, subject always, and during any deviation also, to the TERMS OF THIS CONTRACT WHICH ARE HEREBY MUTUALLY AGREED UPON AS FOLLOWS:»

(Salénrederierna.)

Dokumentfloran uppvisar emellertid också betydligt stramare utformningar, såsom följande:

(4)

»Shipped in apparent good order and condition the undermentioned packages by — the Swedish Motorship — of Stockholm, from — via other ports

[16] Så Transmarin: Rotterdam to Levant Ports, Finland-Sydamerika Linjen AB, Rhein-Baltic-Linie: Skandinavien—Oberrhein.

in any order within or outside the ordinary working area of the line, to be delivered in — or as near thereunto as she may safely get and be always afloat, unto — or order, on conditions as below and on back hereof:»
(Johnson Line: North Pacific.)

Båda dessa formuleringar har grundats på mottagningserkännandet och utlämningslöftet som det centrala. Därutöver har i löftesmeningen behandlats ett antal andra ämnen. Den korta formuleringen nöjer sig med att uppta en scope of voyage-klausul rörande fritt val av färdväg (vilken redaren kan omlägga så att hamnarna på linjen kommer i annan ordning eller utbytes mot helt andra hamnar; »the vessel may proceed backwards and forwards») samt, vid angivandet av destinationsorten, en sedvanlig s. k. närklausul (»or as near thereunto as she may safely get and be always afloat»). Närklausulen har normalt just den här citerade ordalydelsen och måste därför sägas vara stereotyp.[17] Scope of voyage-klausulerna däremot kan vara olika utformade. Ej sällan har de formulerats som s. k. liberty-klausuler — ett formuleringssätt som nyttjas i många andra sammanhang, t. ex. i fråga om rätt till omlastning — och ibland kan de svälla därhän, att de fyller större delen av löftesmeningen.[18] Till standardinnehållet hör också förbehållet »in apparent good order and condition».[19]

Den längre formuleringen här ovan (nr 3) upptar härutöver dels

[17] Om innebörden av denna klausul, se Tiberg, The law of demurrage s. 226 ff., Selvig, The freight risk s. 339 ff., Marston i JBL 1966 s. 42 ff. och Ramberg s. 69 f., 94 f., 111 ff. och passim.

[18] Ett exempel erbjuder Den Norske Amerikalinje: Norway—New York &/or Canada, där det sägs: »... bound for — with liberty to sail without pilots, to proceed via any route, to proceed to and stay at any port or ports whatsoever in any order in and out of the route or in a contrary direction to or beyond the port of destination once or oftener for bunkering or loading or discharging cargo or embarking or disembarking passengers or any other purposes whatsoever, and to carry the within cargo into and then beyond the port of discharge named herein and to return to and discharge the said cargo at such port to tow or to be towed, to make trial trips with or without notice, to adjust compasses, or to repair or drydock with or without cargo onboard, all as part of the contract voyage...» Vanligen är formuleringarna dock betydligt mera kortfattade. Så exempelvis Bull Lines, Through Bill of Lading (»... with liberty to proceed via any port or ports within the scope of the voyage described herein to the port of discharge or so near...») och Svea-Coker Line, Sweden—Manchester & Liverpool (»... with liberty to call at any intermediate port or ports and as otherwise described in this Bill of Lading...»).

[19] Ang. rättsverkan av ett dylikt förbehåll enligt svensk rätt, se NJA 1949 s. 429.

en generell hänvisning till i konossementet upptagna liberty-klausuler med särskilt påpekande om rätten att utbyta fartyg (»... subject to substitution and/or other liberties as hereinafter provided...»), dels en bestämmelse om att godset — såsom sjölagen förutsätter vara normalfallet — skall utlämnas endast mot erläggande av ännu obetald frakt eller andra på godset belöpande avgifter. En hänvisning till substitutionsrätten redan inom ramen för transportlöftet är ganska ovanlig; substitutionsklausuler och andra liberty-klausuler brukar endast följa senare i villkoren som en del därav. Däremot förekommer klausuler om betalning av frakt mycket ofta som en integrerande del av löftesmeningen.[20] Denna kan vara kombinerad med en erinran om sjöpanträtten till godset.[21]

På senare tid har man börjat införa konossement med en annan uppställning av transportlöftesmeningen än den traditionella. Ett exempel erbjuder följande utformning:

(5)
»Shipper —
Vessel —
Port of destination —
Consignee — or Order
Notify —
Shipped in apparent good order and condition unless otherwise stated in this Bill of Lading, on board the vessel mentioned, the goods hereinafter stated.»
(Koninglijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.)
Ett annat exempel erbjuder Svenska Ostasiatiska Kompaniets lokalkonossement.

Anledning till denna förändring av transportlöftets yttre utformning är att söka i kontorsmässiga skäl. Det är många exemplar av konossementet som måste fyllas i för en varutransport, och det finns goda skäl att underlätta denna tidsödande procedur så långt möjligt. I olika sammanhang har man därför experimenterat med nya uppställningar av dokumenten och med ett samskrivningsförfarande, varigenom samtliga erforderliga exportdokument skulle kunna ifyllas på en gång i stället för ett och ett eller i allt fall blott några stycken åt

[20] Så, för att ta några olikartade exempel, i Conlinebill; Strandbergs Fraktkontor AB; The General Steam Navigation Company Ltd., London: Copenhagen—Gothenburg—Southampton; Hansa Lines Through Bill of Lading; Det Bergenske Dampskibsselskab: West Norway—Holland samt Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun», Bremen: Bremen—Schweden—Bremen.

[21] Så The General Steam Navigation Company Ltd., London: Copenhagen—Gothenburg—Southampton.

gången. De nordiska försöken med ett samskrivningsförfarande har sålunda avkastat följande kontorsmässigt ändamålsenliga uppställning av transportlöftesmeningen.

(6)
»Consigned to order of Shipper — Notify address

Pre-carriage by — from — To destination by on-carriage from

SAL/WW Port of loading vessel — Destination of goods

Marks and numbers	Number and kind of packages and description of goods	Gross weight	Measurement

Particulars above declared by Shipper

SHIPPED on board in apparent good order and condition unless otherwise stated and to be discharged at the aforesaid port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat.»

(Swedish American Line-Wilhelmsen Line: U. S. South Atlantic and Gulf, Cuba, Mexico service.)

Den här återgivna uppställningen avser ingalunda att spegla proportionerna på originaldokumentets löftesmening utan endast att ge en föreställning om de olika deluppgifternas inbördes placering.

Ett betydande antal svenska konossement är uppställda efter någon liknande modell, innebärande att de förut i själva löftesmeningen ingående delarna brutits ut och arrangerats på ett kontorsmässigt lämpligt sätt. Den numera pågående upplösning av löftesmeningen, som vi alltså kan bevittna, berör endast dess yttre utformning. Det är lätt att känna igen de traditionella beståndsdelarna och sammanställa dem till en transportlöftesmening av samma slag som de förut såsom typiska anförda exemplen.

3. Transportlöftets element

Av den härmed givna redogörelsen framgår, att löftesmeningens innehåll varierar starkt. Ibland har antalet däri behandlade ämnen varit mycket begränsat, varvid grundpelarna normalt tycks vara ett mottagningserkännande och ett utlämningslöfte. Det förekommer dock fall, där icke ens ett så centralt moment som utlämningslöftet framstår

som en klart uttryckt del av löftesmeningen.[1] Men denna kan också svälla och behandla en rad ämnen utöver mottagningserkännande och utlämningslöfte, t. ex. närklausul, scope of voyage-klausul, substitutionsklausul och andra liberty-klausuler. Man kan rent av spåra en tendens att söka rycka in så mycket som möjligt av avtalsvillkoren i själva löftesmeningen. Ett belägg härför är, att denna — även om den redan skulle vara ganska vidlyftig — kan avslutas med en allmän fras som hänvisar till övriga villkor enligt kontraktet, såsom »to the terms of this contract which are hereby mutually agreed upon as follows» (löftesmeningen nr 3 här ovan).[2]

Det individuella transportlöftets utformning kan naturligtvis inte avgöra, vad som typiskt skall räknas till beståndsdelarna i ett transportlöfte. Det standardiserade transportlöftet kan skalas fram endast genom att man, oberoende av det särskilda avtalsdokumentets formella uppställning, fixerar de materiellt sett centrala elementen. Dessa element måste också återfinnas i varje normalt transportlöfte, oavsett att löftesmeningarnas individuella utformning i övrigt växlar. Framställningen i närmast föregående avsnitt visar också, att man har skäl att tala om ett standardiserat transportlöfte. På grundval av det presenterade materialet kan man nu fastslå innehållet i detsamma.

Till en början kan man urskilja två element, *mottagningserkännandet* och *utlämningslöftet,* vilka båda — såsom redan framhållits — särskilt omnämnes i sjölagen 151 §. Dessa båda element utgör själva kärnan i konossementet[3] och på samma gång även kärnan i transportlöftet.

[1] Transatlantic: Pacific—Australia Direct Line innehåller sålunda ett uttalande, enligt vilket godset har mottagits »to be transported by the vessel named below, to sail from said loading port via other ports», varefter i särskild ruta längre ned anges »port of discharge from ship». I Liverpool Liners Ltd.: Liverpool—United Kingdom anges godset vara avskeppat »for carriage to — or so near» etc., utan att det talas om utlämnande. Vissa löftesmeningar nämner väl den i och för sig självklara omständigheten, att godset skall avlämnas på destinationsorten, men däremot ej vem som där är rätt mottagare. Så t. ex. Rhein-Baltic Linie: Skandinavia—Oberrhein och Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun», Bremen: Bremen—Schweden—Bremen.

[2] Andra exempel erbjuder Johnson Line: Brazil Homeward (»subject to the conditions herein stated and agreed to by the shippers in accepting this Bill of Lading») och Johnson Line: North Pacific (»on conditions as below and on back hereof»).

[3] Jfr Pappenheim s. 210. De nämnda båda elementen kan spåras tillbaka ända till antik rätt. I den romerska rätten intog mottagningserkännandet den centrala ställningen, under det att utlämningslöftet dominerar de grekiska texterna. Se närmare Brecht, särskilt s. 37.

Men härmed är transportlöftets innehåll ingalunda uttömt. Den omständigheten, att transportlöftet är uppbyggt kring ett mottagningserkännande och ett utlämningslöfte, medför nämligen att flera ytterligare moment av central natur måste antas vara implicerade i löftesmeningen. Sålunda hänför sig mottagningserkännandet till en ort (avsändningsorten) och utlämningslöftet till en annan ort (destinationsorten, bestämmelseorten, mottagningsorten i meningen lastemottagarens ort). Härav anses följa, att godset också skall transporteras mellan dessa båda orter. Mottagningserkännandet och utlämningslöftet förutsätter m. a. o. en *fortskaffningsplikt*. Denna kan vidare icke fullgöras under hur lång tid som helst utan innebär, liksom vid andra typer av avtal, en *plikt till rättidig uppfyllelse*. I löftet att utlämna godset på bestämmelseorten ligger naturligtvis underförstått, att godset skall utlämnas i samma skick som det mottagits av transportören på avsändningsorten. Åtagandet att transportera godset måste därför anses samtidigt innefatta åtagandet av en *vårdplikt*.

De hittills uppräknade elementen i transportlöftet grundas på transportavtalet, vilket framstår såsom i skrift dokumenterat genom konossementet. På själva konossementet grundas ytterligare ett element i det inom styckegodsfart till sjöss typiska transportlöftet, nämligen *särskilda uppgifter om vikt, mått, stycketal etc.* Denna beståndsdel av transportlöftet — om den med hänsyn till sin särställning över huvud skall hänföras hit, något som senare skall diskuteras — har en utformning, som saknar motsvarighet när det gäller andra transportdokument (fraktsedlar av olika slag).

De härmed angivna elementen i ett typiskt transportlöfte, alla sanktionerade av ett därefter avpassat ansvar, skall nu undersökas närmare.

4. Mottagningserkännande och redovisningsansvar

De i transportlöftet ingående beståndsdelarna hänför sig väsentligen till framtiden: transportören lovar att transportera, vårda och utlämna visst gods. *Mottagningserkännandet* i ett normalt ombordkonossement skiljer sig härifrån genom att klart hänföra sig till fakta i det förflutna. Godset har först faktiskt omhändertagits av transportören, och därefter utfärdas konossementet med ett däri intaget erkännande av detta faktiska omhändertagande. I detta läge får mottagningserkännandet karaktär av ett bevis för en inträffad händelse, nämligen transportörens omhändertagande av godset. Mottagningserkännandet

fyller ytterligare funktionen att ange avsändningsorten. Denna funktion är emellertid inte nödvändigt knuten till ett faktum i det förgångna utan kan lika väl hänföra sig till framtiden. De angivna båda funktionerna bör därför behandlas var för sig.

(a) *Angivandet av avsändningsort.* Den bestämning av den konkreta transportens begynnelsepunkt, som härmed sker, kan ibland vålla viss tvekan, nämligen när den faktiska avsändningsorten icke är densamma som den i konossementet uppgivna. I sådant fall uppkommer frågan, vilken ort som enligt Haagreglerna räknas som avsändningsort, den faktiska eller den avtalade.

Om godset faktiskt skeppas från X (hamn i icke-konventionsstat) till Y (importhamn i konventionsstat) men avsändningsorten i konossementet anges såsom Z (hamn i konventionsstat), så uppger konossementet därmed att det rör sig om import från konventionsstat under det att det i själva verket varit fråga om s. k. fri fart. Haagreglerna säger sig vara tillämpliga på varje konossement, som utfärdas i en av de fördragsslutande staterna, vilket tyder på att den i konossementet angivna avsändningsorten — vilken samtidigt anges som utställningsort[1] — är avgörande. Detta överensstämmer väl med luftbefordringskonventionen, för vars tillämplighet den avtalade transporten sägs vara utslagsgivande (art. 1 andra st.).[2] Den svenska Haaglagen är däremot i fråga om sitt tillämplighetsområde annorlunda formulerad; där talas blott om befordran av gods sjöledes från konventionsstat etc., vilket tyder på att den faktiska sträckningen av transporten vore avgörande. I förarbetena konstateras också, att överensstämmelse mellan konventionens och den svenska lagens regel i förevarande hänseende uppenbarligen icke föreligger.[3] Man ger ingen anvisning på hur konflikten skall lösas. Haagreglernas tvingande karaktär sätter naturligtvis en gräns för uppgivandet av annan avskeppningsort än den faktiska såtillvida, att så icke kan giltigen ske om reglerna därigenom skulle kringgås. Man kan alltså icke undandra sig det tvingande ansvaret genom att uppge oriktig skeppningsort.

[1] Jfr Schaps & Abraham s. 567. Något formellt hinder mot att på anfört sätt ange annan utställningsort än avsändningsorten (lastningsplatsen) och därmed underkasta sig Haagreglerna torde icke finnas, men i den mån redaren härigenom hjälper avlastaren att kringgå myndighets föreskrifter i fråga om exportlicenser, valutor etc. löper han givetvis risk att begå straffbara handlingar.

[2] Jfr t. ex. Goedhuis, Convention s. 83 och Airlegislations s. 121, samt Riese s. 413.

[3] NJA II 1936 s. 586.

Vid utfärdande av ombordkonossement kan uppgiften om avsändningsort betraktas som ett bevis för ett faktum i det förgångna, nämligen den just verkställda lastningen på avgångsorten. Redan vid mottagningskonossement blir situationen en annan. Däri erkännes det redan skedda faktiska omhändertagandet, men själva uppgiften om avsändningsorten hänför sig till något som ännu ej inträffat i verkligheten. Än tydligare kommer detta till synes, om man frångår de typtillfällen av transportavtal denna framställning har i sikte och vänder sig mot sådana transportlöften, vilka manifesterats i ramavtal om transporter, s. k. transportkontrakt eller kvantumkontrakt.[4] Denna term begagnas ofta i praktiken för att ange sådana avtal, som gäller transport av ett bestämt kvantum utan att det har angivits med vilket fartyg transporten skall utföras.[5] Även om transporten i ett sådant ramavtal ännu icke är konkretiserad med hänsyn till gods, avsändningsort och fartyg, tvekar man icke att däri inlägga ett transportlöfte. Ett dylikt kan alltså vara villkorligt och behöver m. a. o. icke vara så konkret att det är knutet till visst fartyg,[6] och uppgiften om avsändningsorten rör då framtiden. Det må tilläggas, att ett ombordkonossement regelmässigt upptar ett fartygsnamn med tillägget »eller annat fartyg» e. d.[7] samt att ett mottagningskonossement — för vilket i tillämpliga delar skall gälla vad som är stadgat rörande ombordkonossement — kan utfärdas utan att något fartyg över huvud utpekas. Man har i sådana fall tydligen endast den avtalade avsändningsorten att hålla sig till.

(b) Mottagningserkännandet fungerar vidare, enligt vad nyss fram-

[4] I NJA 1960 s. 742 beskrives ett dylikt kontrakt såsom »generellt avtal, betecknat som årskontrakt». Sistnämnda term brukar dock reserveras för långtidskontrakt om leverans av bunkers, proviant o. d., se Sandström s. 97 ff. I HD:s dom talas rätt och slätt om befraktningskontrakt.

[5] Se Falkanger i Nordisk skibsrederforenings medlemsblad nr 466 (maj 1961) s. 3867 ff. och AfS Bd 5 s. 371 ff.

[6] Se Falkanger, a. a. s. 3869 sp. 2 överst ävensom i AfS Bd 5 s. 371. Som ett exempel ur äldre kontinental sjörättsdoktrin må anföras uttalanden av Pappenheim s. 27 f., 218, 219 och 245. Ur nordisk sjörättspraxis må anföras avgörandet NJA 1924 s. 343. Ett parti torkad fisk skulle enligt konossement som lösts av godsets ägare transporteras från Bergen till Hälsingborg med motorgaleasen »Owners Pride». Godset sändes emellertid med annat fartyg, som dock ankom till Hälsingborg samtidigt med »Owners Pride». Lastägaren erbjöds att omedelbart få ut lasten. Han ansågs icke ha rätt att vägra motta godset på den grund, att transporten fullgjorts med annat fartyg. Jfr ND 1908 s. 151 (SøHa) ang. verkan av lastsedels utfärdande i visst fall. Se vidare nedan under 11 *ad (a)*.

[7] Se om substitutionsklausuler närmare nedan under 11.

hållits, såsom *bevis om godsets faktiska omhändertagande.* Detta faktum, omhändertagandet, har avgörande betydelse i tre olika avseenden.

För det första sätter transportörens omhändertagande (mottagande) av godset en *begynnelsegräns* för den tid, under vilken transportören är vårdansvarig för godset, eller m. a. o. *för vårdplikten.* Detta kan rent av betraktas som utslag av en grundläggande princip inom transporträtten, en allmän transporträttslig grundsats.[8] Det dispositiva vårdansvaret enligt sjölagen 101 § börjar sålunda, liksom vid deposition,[9] i och med godsets mottagande för befordran. Inom järnvägsrätten har mottagandet en ännu starkare rättsverkan, nämligen så att järnvägsfraktavtalet icke ens anses slutet förrän godset med tillhörande fraktsedel mottagits av järnvägen, 1925 års järnvägstrafikstadga § 65 mom. 1 och 1966 års järnvägstrafikstadga 30 § första st.; till skillnad från övriga typer av transportavtal är järnvägsfraktavtalet principiellt ett s. k. realavtal.[10] I den mån en lastbilstransport skall bedömas enligt dispositiva svenska rättsregler, har man anledning att räkna med transportörens mottagande av godset för transport såsom den avgörande tidpunkten för vårdansvarets början.[11] Vad slutligen lufträtten beträffar, är transportörens mottagande av godset även här avgörande, dock att det tvingande vårdansvarets utsträckning närmare har bestämts så, att om godset mottas av transportören utanför flygplats det principiellt blir flygplatsgränsen som markerar ansvarets början.[12]

Inom sjörätten har den grundläggande gränslinjen vid godsets omhändertagande av transportören närmare uppmärksammats i vad angår möjligheterna för redaren att friskriva sig från vårdansvar. Om godset mottas för befordran innan lastningen påbörjas, tillåts redaren

[8] Jfr ang. allmänna transporträttsliga regler Grönfors, Allmän transporträtt s. 42 f.

[9] Hasselrot, Deposition s. 14, anser t. o. m. avtalet om deposition icke vara bindande, förrän godset överlämnats till depositarien (realavtal).

[10] Med hänsyn till att det blivit allt vanligare att befordran av regelbundna massgodstransporter för en och samma avsändares räkning sker utan fraktsedel, har dock kravet på överlämnande av fraktsedel i den nu gällande stadgan av 1966 mjukats upp därhän, att ansvarsbestämmelserna ändå anses tillämpliga »i vad de icke särskilt anknutits till bruket av fraktsedel». Detta är dock ett undantag från den alltjämt hyllade huvudregeln. Se Kommunikationsdepartementets promemoria (stencil febr. 1966) s. 13.

[11] Grönfors i Huvudlinjer s. 101, Allmän transporträtt s. 67 och NFT 1963 s. 259 samt uttalande i SOU 1966:36 s. 28.

[12] Grönfors i Huvudlinjer s. 96 och Allmän transporträtt s. 70.

att friskriva sig från ansvar för denna mellanperiod. Det tvingande redaransvaret påbörjas alltså först i och med att redaren tar omhand godset i och för lastning. Den närmare bestämningen av denna tidpunkt innebär vissa svårigheter, motsvarande dem som uppkommer när det gäller att fixera lossningspunkten, dvs. den tidpunkt från och med vilken redaren kan friskriva sig från ansvar efter fullgjord transport.[13] Här uppkommer frågan, om man kan projicera tolkningsresultaten rörande redaransvarets slut på ett sådant sätt, att man får fram spegelbilden av detta resultat och tillämpar denna spegelbild på ansvarets början. Klart är, att redarens ansvar aldrig kan börja senare än i och med påkrokningen i samband med lastningen. Tveksamt är, om man vågar förflytta gränsen ytterligare en bit in på land. Man skulle då anse det tvingande ansvaret omfatta även skador, vilka inträffar från och med att redaren tar hand om den på kajen ordnade stuven och för fram den till kranen för påkrokning.[14] Utan att här närmare kunna analysera detta problem kan man fastslå, att det säkraste synes vara att icke räkna med ett så vidsträckt tvingande ansvar. Var man än drar gränsen, bör man betrakta denna gränsdragning snarare som en närmare bestämning av innebörden i transportörens effektiva omhändertagande av godset än som ett avsteg från den allmänna transporträttsliga principen rörande omhändertagandet såsom startpunkt för ansvarsperioden. Resultatet kan omskrivas så, att blotta mottagningserkännandet i mottagningskonossement eller interimserkännandet i styrmanskvitto icke anses tillräckligt när det gäller det tvingande ansvaret, vid vilket ett effektivt omhändertagande icke tänkes föreligga förrän redarens folk tar befattning med godset för att vårda detsamma eller i ett sammanhang lasta detsamma.

För det andra är det inte uppgifterna i konossementet utan det faktiska omhändertagandet av godset som *individualiserar detsamma.*[15] Denna grundregel är en nödvändig förutsättning för att man rätt skall kunna förstå transportlöftets funktion och konossementets rättsliga karaktär. Att det är omhändertagandet och ej godsuppgifterna som individualiserar det transporterade godset kommer exempelvis till synes i fråga om redarens panträtt i det transporterade godset; denna

[13] Se därom närmare Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 19 ff. Jfr Riska s. 179 ff. och Ramberg i SvStT 1966 s. 795 f.

[14] Jfr Grönfors i FJFT 1964 s. 141 f.

[15] Wilkens i Huvudlinjer s. 112. Med »individualisera» förstås här att bland ett större antal föremål utvälja de särskilda objekten för de kontraktsenliga förpliktelserna.

panträtt uppkommer i det omhändertagna partiet, oavsett vad (det senare utfärdade) konossementet uppger beträffande godset. Genom sin godsindividualiserande effekt får omhändertagandet betydelse för samtliga i transportavtalet ingående element av förpliktelser och ansvar.

För det tredje är det omhändertagandet som *avgör, vad man är skyldig att utlämna:* det gods som faktiskt har mottagits skall också utlämnas.[16] Redaren skall m. a. o. redovisa för vad han mottagit.

Betydelsen av denna sats framgår särskilt vid långskeppning. Om avlastaren har levererat 1010 kaffesäckar vid lastningen och konossementet upptar 1000 säckar, är det trots konossementsuppgiften principiellt redarens skyldighet att till mottagaren leverera allt vad han har mottagit, dvs. samtliga 1010 säckar.[17] Denna omständighet överensstämmer väl med transportörens karaktär av just transportör. Med motsatt regel skulle han i stället få rollen av leverantör på samma sätt som en säljare: han skulle vara tvungen att leverera 1000 säckar av angiven sort i stället för samtliga säckar i just det parti som han har tagit omhand för att fortskaffa till bestämmelseorten och där utlämna.

Vid kortskeppning får regeln följande innebörd. Därest vid lossningen uppkommer ett manko på 10 säckar (»1000 säckar, 10 i dispyt»), kan redaren aldrig åläggas att in natura leverera 10 säckar av samma slag; han är alltjämt blott transportör, ej leverantör.[18] En annan sak är, att redaren — såsom vi senare (nedan under 9) skall se — på grund av konossementsuppgiften om 1000 säckar blir skadeståndsskyldig (har uppgiftsansvar) för den felande delen av partiet. I syfte att skydda tredje man och därmed stärka konossementens om-

[16] Wilkens, a. st.

[17] Avlastaren och redaren kan dock sinsemellan ha kommit överens om att den förre levererar 10 säckar för mycket för att ge redaren en viss felräkningsmarginal vid lossningen, och därvid kan det vara klart mellan avlastaren och redaren, att den sistnämnde får behålla vad som blir över.

[18] Noga taget är mottagaren i sådant fall ej ens skyldig att i stället för skadestånd acceptera leverans in natura av ett antal kaffesäckar, motsvarande de felande. Jfr med texten följande uttalande i Sjølovskommissionen motiver 1920/21 s. 78: »Naar det utstedes konossement for 1 000 ton kul forpligter bortfragteren sig ikke derved til at levere 1 000 ton paa samma maate som en sælger forpligter sig. Ved konossementets utstedelse er varen blit individualiseret. Bortfragterens løfte om at levere 1 000 ton er uløselig knyttet til den selvfølgelige betingelse at der er mottat 1 000 ton til befordring. Bortfragteren lover ikke at utlevere 1 000 ton, selvom han kun har faat 980 ton ombord. Et saadant løfte vilde i sig selv være en meningsløshet, fordi ingen kan forpligte sig til det som er umulig.»

sättningsvärde har man här alltså infört en princip, som egentligen strider mot grundläggande transporträttsliga tankegångar men som dock tillåts slå igenom på skadeståndsplanet. Denna för transporträtten i och för sig artfrämmande lösning har också resulterat i utomordentliga svårigheter (utfärdandet av s. k. backletters),[19] vilka ännu icke fått en tillfredsställande lösning. Nämnda skadeståndsansvar saknar motsvarighet vid övriga transportdokument (fraktsedlar).

Den härmed beskrivna principen innebär vidare tydligen, att fullgörelse aldrig kan ske med annat gods än det genom omhändertagandet individualiserade.[20] En annan sak är, att individualiseringen av godset normalt återspeglas i konossementet genom den där givna godsbeskrivningen, varför lastmottagaren kan sägas skola erhålla just »de kollin, varpå han enligt konossementet har anspråk.»[21]

Av det sagda framgår, att mottagningserkännandet är sammankopplat med ett *redovisningsansvar,* innebärande att transportören måste utlämna (redovisa för) vad han har mottagit för transport, varken mer eller mindre. Detta ansvar betecknas ibland i rättslitteraturen med termen receptumansvar.[22] Avsikten härmed är att ange, att det som upptas i vederbörande kvitto (»recipisse») också skall utlämnas.

Denna anordning kräver, att godset anses individualiserat just genom själva omhändertagandet i och för transport. Det framstår då som en naturlig konsekvens härav, att omhändertagandet samtidigt får beteckna utgångspunkten för nämnda redovisningsansvar. Att vårdansvarets början därmed även markeras har ett samband med redovisningsansvaret därigenom, att bristande vård kan omöjliggöra en riktig redovisning av omhändertagna kollin. Samtliga delfunktioner ingående i mottagningserkännandets funktion som bevis om godsets faktiska omhändertagande uppbäres alltså av redovisningsansvaret. Funktionen att ange avsändningsort är härifrån fristående och hör närmast tillsammans med den nedan behandlade fortskaffningsplikten, vars innebörd därigenom bestämmes in concreto.

Av det sagda torde framgå, att redovisningsansvaret i visst avseende anger ett yttre mått på transportörens ansvar och innebär en indi-

[19] Dylika indemnitetsförbindelser kan avse icke blott antal kollin — varom här är fråga — utan även godsets synliga tillstånd.
[20] Wilkens i Huvudlinjer s. 137.
[21] HD:s majoritet i avgörandet NJA 1962 s. 770.
[22] Så Wilkens i Huvudlinjer s. 146. Ofta begagnas dock denna term såsom liktydig med vårdansvar. Se t. ex. Schaps & Abraham s. 429.

vidualisering av det gods, som skall utlämnas (redovisas). Det får självständig betydelse för sådana fall, där konossementet anger mindre än vad transportören faktiskt omhändertagit (långskeppning, då redovisningsansvaret principiellt innefattar plikt till naturaprestation av vad som mottagits utöver vad som uppgivits i konossementet), annat än vad han omhändertagit (individualiseringseffekten, då redovisningsansvaret innefattar plikt till naturaprestation av det faktiskt omhändertagna) eller mera än vad transportören faktiskt omhändertagit (kortskeppning, då det senare behandlade uppgiftsansvaret inträder och utfyller klyftan mellan det faktiskt omhändertagna och vad som uppgivits i konossementet). I övrigt har redovisningsansvaret däremot ingen självständig betydelse utan uppgår i endera av de senare behandlade kategorierna vårdansvar resp. uppgiftsansvar.

5. Utlämningslöfte och utlämningsansvar

Det andra av de båda i sjölagen 151 § särskilt omtalade elementen i transportlöftet är *utlämningslöftet.*[1] Detta hänför sig — till skillnad från mottagningserkännandet — till framtiden och innebär, att avgivaren av transportlöftet har åtagit sig att på bestämmelseorten utlämna godset till »rätt mottagare».

(a) På motsvarande sätt som i fråga om mottagningserkännandet fyller utlämningslöftet alltså till en början funktionen att *ange bestämmelseort.* Denna rumsbestämning är nödvändig för att man skall kunna fastlägga den avtalade transporten geografiskt. Sanktionen mot att den avtalade transportsträckan icke presteras återfinnes såsom ett fortskaffningsansvar — ett element i transportlöftet som belyses närmare i följande avsnitt (6).

(b) Utlämningslöftets huvudfunktion är emellertid att *ange vem som är »rätt mottagare».* Sanktionen är här *utlämningsansvaret,* innebärande att löftesgivaren blir ersättningsskyldig för den händelse han har utlämnat godset till den som är obehörig.

Detta ansvar är icke något säreget för just transportförhållanden. Vid deposition gäller, att en depositarie, som obehörigen utlämnar godset till annan än deponenten, är skyldig att ersätta deponenten den därav uppkomna skadan.[2] Än mindre är utlämningsansvaret begränsat till sjötransporter. Med stöd av allmänna rättsgrundsatser

[1] Wilkens i Huvudlinjer s. 134 tillmäter detta element en så grundläggande betydelse att han använder termen »transport- och utlämningslöfte».
[2] Hasselrot, Deposition s. 100.

har den svenska HD utdömt skadestånd för felaktigt utlämnande av med järnväg transporterat gods.[3] Och vad den okodifierade lastbilsrätten beträffar har i praxis fastslagits principen, att godset måste utlämnas till den som befraktaren angivit som rätt mottagare eller till behörig representant för denne; även i övrigt måste transportören följa av befraktaren givna instruktioner rörande utlämnande, vid äventyr att transportören eljest blir ersättningsskyldig för den skada, som orsakats av det felaktiga utlämnandet.[4] Ansvar för den händelse godset utlämnas till obehörig person brukar också fastslås som regel vid transportavtal över huvud.[5]

Utlämningsansvaret kan tydligen sägas förekomma vid ett flertal avtalstyper, vilka — de må ha samband med transportåtaganden eller ej — såsom ett väsentligt moment upptar omhändertagande och vårdande av egendom. Detta sammanhang med godsvården samt den omständigheten, att ett utlämningsansvar förekommer vid alla typer av transportavtal, har medfört att utlämningsansvaret ej sällan har flutit ihop med det s. k. transportansvaret (i meningen ansvar för skada på eller förlust av godset). Brækhus diskuterar i en uppsats frågan, huruvida utlämningsansvaret vore att anse som ett transportansvar.[6] Han kommer till ett nekande svar och skiljer också mellan å ena sidan det allmänna eller egentliga transportansvaret och å andra sidan utlämningsansvaret. Ett dylikt nekande svar är fullt naturligt, om man håller fast vid utlämningsansvarets egenskap av sanktion mot utlämnande till fel person — en i förhållande till godsvården i och för sig helt fristående funktion.

Utlämningslöftet kan — såsom hänförande sig till framtiden — naturligen icke sätta någon slutgräns för vårdplikten på motsvarande sätt som mottagningserkännandet sätter begynnelsegränsen. Vad som in dubio avgör vårdpliktens slut är det faktiska utlämnandet av godset, varom transportlöftet såsom tidigare avgivet icke kan utgöra något bevis.

Utlämningsansvarets omfattning är givetvis beroende av den utformning man förlänar regler om vem som skall anses vara legitimerad såsom rätt mottagare. Det saknas i detta sammanhang anledning att närmare redogöra för hithörande regler.

[3] NJA 1907 s. 421.
[4] NJA 1950 s. 575. Jfr Grönfors i NFT 1963 s. 256 och Allmän transporträtt s. 63 f.
[5] Hammarskjöld s. 124.
[6] Brækhus i AfS Bd 2 s. 141 ff., särskilt s. 144 ff.

6. Fortskaffningsplikt och fortskaffningsansvar

Huvudsyftet med varje transportavtal måste givetvis vara att åstadkomma en förflyttning av gods från en ort till en annan. Denna rumsförflyttning (a) utgör ett huvudmoment i *fortskaffningsplikten* men uttömmer ingalunda densamma. Förflyttningen i rummet får icke ske hur som helst utan blott inom en av transportavtalet självt uppdragen ram (b).[1] Slutligen omfattar fortskaffningsplikten ej blott förflyttningen av godset mellan två orter utan även lastning och lossning genom transportörens försorg, om intet annat avtalats (c).

(a) När man inom juridiken talar om transport av gods, tar man normalt sikte endast på situationer, där förflyttningen har en icke helt obetydlig utsträckning.[2] Vad företagsekonomerna benämner interna transporter — t. ex. råvarors och halvfabrikats förflyttningar inom en fabrik under tillverkningsprocessen — faller alltså utanför.[3] På liknande sätt brukar juristerna kvalificera ett avtal om kranlyftning av gods från fartygets lastrum till kaj eller motsatt väg såsom, isolerat sett, något annat än ett transportavtal; en annan sak är, att kranlyftningen ingår som ett moment i fullgörandet av ett (mera omfattande) transportavtal. Ej heller vill man beteckna packhuskarlslag eller stuvare, som med truckar förflyttar gods från kaj till packhus, såsom ett slags transportörer — i stället uppfattar man situationen som en godshantering inom ramen för lastning och lossning. Först i och med den lokala transporten av gods från säljarens lager till kajområdet eller från kajområdet till köparens lager — med företagsekonomernas terminologi en extern transport — brukar juristerna anse sig ha anledning att urskilja en transport i rättslig mening.

Att huvudsyftet med transportavtalet är en transport (förflyttning, fortskaffning, forsling etc.) i angivna mening brukar betonas i definitionerna av fraktavtalet som avtalstyp. I ett nutida juridiskt-termino-

[1] Selvig i TfR 1966 s. 375 sammanför dessa båda delmoment med plikten till rättidig uppfyllelse till en grupp »transportörens förpliktelser med hänsyn till befordringens genomförande».

[2] I NJA 1965 s. 468 talar dock RR, vars dom stod sig i högre instanser, om »marktransporter» för att beteckna den korta förflyttning, som en gaffeltruck utförde vid lastning, lossning och stapling av gods inom en industris verkstadsområde.

[3] En del dylika fall har juristerna sedan gammalt sökt att sålla bort från transportavtalets område genom att förklara förflyttningen ingå endast som ett obetydligt led i ett huvudavtal av annan karaktär, exempelvis entreprenad. Jfr anmärkningarna om »absorptionsprincipen» hos J. Sundberg, Två transporträttsliga uppsatser s. 14 f. (även FT 1962 s. 107 f.).

logiskt uppslagsverk heter det sålunda, att fraktavtalet är ett avtal om transport av gods, där fraktföraren gentemot befraktaren åtar sig att forsla godset till viss bestämmelseort.[4] Detta uttryckssätt överensstämmer med ofta återkommande uttalanden i äldre doktrin. Så fastslår exempelvis Ask, att fraktavtalet innebär ett åtagande att transportera saker och att detta är det centrala.[5] Dahlberg framhäver på liknande sätt förbindelsen att fortskaffa gods från ort till annan.[6] Lagberedningen hade också i sitt 1850 avgivna civillagsförslag framhållit, att forslandet utgjorde den huvudsakliga förbindelsen i rättsförhållandet mellan »formän» och deras kunder.[7] I utländsk doktrin talas ofta om »Ortsveränderung»,[8] »Überwindung eines Raumhindernisses» (!),[9] »déplacement»[10] eller liknande såsom transportavtalets egentliga föremål. När transportlöftets innehåll beskrives i sammanträngd form brukar också fortskaffandet framhävas som något centralt.[11]

Eftersom fortskaffningsplikten sålunda skjutes i förgrunden, skulle man vänta sig att detta element också framhäves särskilt vid stiliseringen av transportlöftena. Det förekommer visserligen att förflyttningen av godset uttryckligen nämnes i transportlöftesmeningen (»to be transported», »to be carried» e. d.),[12] men denna utformning av löftesmeningen är icke den vanliga. Regelmässigt framstår nämligen själva transporten blott såsom en icke uttalad men likväl självklar konsekvens av rumsbestämningen genom angivande av avgångsort och bestämmelseort. Transportens sträckning ligger m. a. o. implicerad i mottagningserkännandet och utlämningslöftet eller kanske rättare i

[4] Eek m. fl., Juridikens termer (3. uppl. 1968).

[5] Ask s. 6, jfr hans uttalanden s. 3 f., 5. Se även denne förf:s hektograferade Föreläsningar i sjörätt H. T. 1892 s. 147, 148.

[6] Dahlbergs stencilerade föreläsningar i sjörätt höstterminen 1903 (stenc. Upps. 1905) s. 81.

[7] Lagberedningen 1850, »motiver» under HB 10 kap. Jfr Wikander i Minnesskrift II s. 717.

[8] Så exempelvis Pappenheim s. 105 och Gautschi s. 143.

[9] Pappenheim s. 17.

[10] Rodière II nr 343, III:1 nr 1142 och passim samt Traité général nr 15. Jfr Peyrefitte s. 200 och Jauffret s. 134.

[11] Sålunda talar Selvig, The freight risk s. 280, om »the contract of carriage, the essential promise of which is the promise by the carrier to carry the goods to and deliver them at the destination (*the transport obligation*).» (Kurs. orig.)

[12] Så t. ex. De La Rama Lines: United States Atlantic and Pacific Coasts to Philippines, China, Taiwan and Japan; New Zealand: Wilhelmsen — Transatlantic — Det Østasiatiske Kompagnie; Transatlantic: Pacific — Australia Direct Line; Salénrederierna.

relationen mellan dessa båda uttryckligen nämnda element. Detta kommer väl till synes i sjölagens beskrivning av transportlöftet i den förut citerade 151 § såsom innefattande »erkännande om godsets inlastning och förbindelse att i bestämmelseorten avlämna godset».

(b) Den rumsförflyttning, som sålunda bestämts, är icke så okomplicerat bestämd som det kunde framgå av vad hittills sagts. Den gäller nämligen med åtskilliga modifikationer och den får ej heller utföras hur som helst utan blott inom den i transportavtalet självt uppdragna ramen. Fortskaffningsplikten får sitt närmare innehåll bl. a. av reglerna om befraktarens resp. transportörens hävningsrätt ävensom av den s. k. ömsesidiga hävningsrätten. De redan tidigare (under 2) omtalade scope of voyage-klausulerna kan tyckas alldeles urholka innebörden av transportlöftets geografiska utsträckning, men de bör icke förstås efter bokstaven utan ges en restriktiv tolkning.[13] Deviationsreglerna och reglerna rörande även sådan omlastning som icke utgör otillåten deviation sätter en gräns för möjligheterna att avvika från den utfästa transportvägen.[14] Isklausuler och närklausuler ger transportören en viss handlingsfrihet, som hela tiden begränsas av den konkret utfästa transporten.[15] På detta sätt påverkas »transportkvaliteten».[16]

(c) I den fortskaffningsplikt, som utgör det centrala momentet i varje transportavtal, ingår att godset skall ej blott förflyttas mellan avsändningsort och bestämmelseort utan även lastas och lossas av transportören, om motsatsen ej avtalats särskilt eller är sedvänja (handelsbruk) vid transporter av ifrågavarande slag. En vid helbefraktning av fartyg vanlig klausul av antydda slag är f. i. o. = free in and out.[17]

[13] Jfr Selvig, The freight risk s. 493 f., och P. Gram s. 132.

[14] Jfr Selvig, a. a. s. 363. En annan sak är att påföljderna för otillåten deviation och omlastning är säregna och närmast anknyter till vårdansvaret (skada på godset torde vid otillåten deviation bedömas icke efter det vanliga vårdansvaret utan enligt den särskilda regeln *casus mixtus*). Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 86 ff.

[15] Se närmare anmärkningarna om förhållandet mellan transportlöftesmeningen, transportlöftet och transportavtalet i övrigt nedan under 10.

[16] Jfr Selvig i AfS Bd 6 s. 572 ff. (om den anglo-amerikanska synpunkten »proper carriage») och Kleiven i AfL Bd 3 s. 313. Det sagda innebär naturligtvis icke, att exempelvis reglerna om hävningsrätt »flyttas in» i pliktbegreppet (vilket vore opraktiskt, jfr t. ex. Rodhe, Obligationsrätt § 3 vid not 3) utan blott ett konstaterande, att de angivna reglerna bestämmer det närmare innehållet i fortskaffningsplikten.

[17] Se om verkan av denna särskilt Selvig, Husbondsansvar s. 182 ff. Att lastning och lossning normalt utgör en transportöruppgift framhålles i a.a. s. 178.

Fortskaffningsplikten, sålunda bestämd enligt (a)—(c), sanktioneras av ett *fortskaffningsansvar*. Underlåtenhet att fullgöra åtagandet att fortskaffa godset från ort till annan konstituerar ett kontraktsbrott. Enligt vanliga kontraktsrättsliga regler skall ett dylikt kontraktsbrott i princip berättiga motparten att kräva avtalets fullgörande eller häva avtalet; vidare skall uppkommen skada ersättas enligt särskilda regler. Om detta även gäller vid den speciella avtalstyp, som transportavtalet utgör, är emellertid högst tvivelaktigt. Frågan huruvida man kan kräva transportavtalets uppfyllelse i meningen av naturaluppfyllelse eller om remediet i dessa kontraktsförhållanden är blott en skadeståndsrätt har under senare år livligt diskuterats i nordisk doktrin.[18] Härvid har åtskilliga skäl visat sig kunna anföras till stöd för en negativ inställning till möjligheten av naturaluppfyllelse. Att närmare utföra här antydda begränsning av fortskaffningsansvaret kan icke ifrågakomma. Sammanfattningsvis synes goda skäl föreligga för att anta fortskaffningsansvaret medföra hävningsrätt och skadeståndsrätt som sanktionsalternativ men icke krav på naturaluppfyllelse.

Sådana fall, där transportkvaliteten, enligt vad nyss sagts ovan under (b), brister men godset ändå slutligen framkommer till bestämmelseorten, kan sanktionsmässigt vara att behandla på samma sätt som de för fortskaffningsansvarets utformning bestämmande fallen, nämligen de där godset över huvud aldrig framkommer (fall av icke-uppfyllelse). Exempel härpå kan deviationsfall erbjuda. Men ofta nog är det vid bristande transportstandard fråga om brister i godsets vård, och sanktionen är då det senare (under 7) behandlade vårdansvaret. Dylika fall hänföres här under vårdplikten. I den mån den bristande transportkvaliteten tar sig uttryck i försenad utlämning, kan det vara fråga om brott mot plikten till rättidig uppfyllelse med åtföljande dröjsmålsansvar som sanktion (nedan under 8). Fortskaffningsansvaret får härmed, liksom vårdansvaret och dröjsmålsansvaret, en mera homogen innebörd än om samtliga fall rörande transportkvaliteten sammanfördes under ett.[19]

Eftersom även lastnings- resp. lossningsoperationer in dubio ingår i fortskaffningsplikten, skall transportören — om annat ej avtalats eller är sedvänja (handelsbruk) vid transporter av ifrågavarande slag —

[18] Selvig i AfS Bd 5 s. 554 ff., J. Sundberg, Air charter s. 407, Grönfors i AfL Bd 2 s. 51, Ramberg i Ekonomiskt forum 1963 s. 25 ff. Jfr Jørgensen, Afhandlinger s. 22 ff. (även i UfR 1962 s. 179 ff.).

[19] Selvig talar sålunda i TfR 1966 s. 375 om plikten till kontraktsenligt befordringssätt, vilken sanktioneras på de olika, här ovan i texten antydda sätten.

stå ansvar på grund av transportavtalet även för genom personalens vårdslöshet vid dessa operationer uppkommen skada som tillfogats avlastaren resp. mottagaren. Detta ansvar avser icke att — såsom fortskaffningsansvaret — sanktionera fullgörandet av godsets förflyttning utan utförandet av vissa till förflyttningen hörande operationer. Uppkommer skadan på det transporterade godset, är det fråga om ett vårdansvar (nedan under 7); skadas någon av kontraktsparterna i operationen, eller deras egendom, blir det fråga om ett skadestånd som grundas på transportavtalet men där aktsamhetskravet icke längre riktas mot det transporterade godset utan närmast framstår som en biförpliktelse.

Ett exempel från biltransporternas område men av allmänt transporträttsligt intresse erbjuder *NJA 1965 s. 124*. En fabrikör köpte från ett maskinbolag fritt från verkstad i Götene en maskin, vägande över 500 kg. Genom maskinbolagets förmedling slöts avtal om transport av maskinen från Götene till Ljungbyholm via Jönköping. Till Jönköping ombesörjdes transporten av Bilspeditions lastbilar, och därefter övertog ASG transporten. Ursprungligen avsåg transportavtalet enligt domstolarnas uppfattning, att maskinen skulle lossas vid järnvägsstationen i Ljungbyholm, men genom telefonsamtal med en representant för ASG träffade fabrikören avtal om godsets vidaretransport till Kranklösa. Målet aktualiserade alltså icke ansvar vid successiva transporter, utan eftertransporten ansågs utgöra ett separat transportåtagande. Vid lossningen deltog, förutom lastbilens chaufför och dennes lastare, även fabrikören och dennes kompanjon. Därvid välte maskinen och skadade fabrikören. Denne yrkade ersättning av ASG och lastbilschauffören, därför att chauffören vid lossningen förfarit vårdslöst. HD ansåg, att chauffören varit vållande och att ASG ansvarade härför, enär chauffören utförde arbetet för ASG:s räkning. Det ansågs icke visat, att ASG vid telefonsamtalet om den separata eftertransporten gjort förbehåll om inskränkning i den princip som eljest gällde, nämligen att — såsom båda parter själva uppgivit — »i en transport av förevarande slag ingår även att lossa godset där annat icke överenskommits». De allmänna befordringsvillkor, som transportören åberopade i målet, tycks icke ha ansetts vara inkorporerade i det konkreta transportavtalet; härför skulle tydligen ha krävts ett uttryckligt förbehåll vid det muntliga avtalet. I målet ansågs det därför ej ha visats, att någon inskränkning gällt i chaufförens brukliga »skyldighet att svara för lossningens ändamålsenliga genomförande». På grund av medverkan till olyckan jämkades dock den skadelidandes ersättning till hälften.

I *KM:ts dom den 4 okt. 1967* (T 39) i målet ASG mot Emil R. Boman synes uppläggningen av godset i samband med lossning icke ha ansetts ingå i transportavtalet utan ha företagits på uppdrag av lastemottagarens mot-

tagningsspeditör och för lastägarens räkning som ett led i ett upplagringsavtal. Uppfattat på så sätt strider målet icke mot vad nyss sagts om lossningen såsom *principiellt* utgörande ett led i transportörens fortskaffningsplikt.

7. Vårdplikt och vårdansvar

Fortskaffningsplikten, som nyss beskrivits, kan i kombination med redovisningsansvaret (ovan under 4) leda fram till ett strikt ansvar för skador på godset med undantag för sådana skador, vilka uppkommit i force majeure-situationer. Ty en nära till hands liggande tankegång är, att godset ovillkorligen skall utlämnas i samma skick som det mottagits av transportören, såvitt skadan icke uppkommit på grund av omständigheter, som ligger utanför transportörens kontroll.[1] Tankegången kan antas vara avspeglad i resonemang sådana som i motiven till 1891 års sjölag, där det heter:

»Det är bortfraktarens skyldighet att avlämna det gods, han mottagit, i samma skick, vari det vid mottagandet befanns; kan han det icke, är det hans sak att ådagalägga, att bristande fullgörande av fraktavtalet beror av någon omständighet, som befriar honom från ansvarighet.»[2]

I fransk rätt uttrycker man denna transportavtalets karaktär genom att hänföra avtalstypen till kategorien »obligation de resultat».[3] En dylik kontraktsförbindelse till resultat anses just innebära, att gäldenären-transportören är förpliktad att utlämna godset oskadat på mottagningsorten och till sitt fredande kan åberopa endast ursäktsgrunden force majeure.

Den sålunda beskrivna regeln — i fortsättningen för korthets skull benämnd force majeure-regeln — kan i viss mån sägas återspegla vad som skulle kunna kallas ett »ursprungligt» transporträttsligt ansvar. Man återfinner regeln i exempelvis 1667, 1864 och 1891 års svenska sjölagar (vad den sistnämnda beträffar i lydelsen före 1936 års sjölagsändringar). Motiveringarna för regeln växlar. Ibland sägs, att force majeure-regeln är den enklaste och mest lättillämpade med hänsyn till rådande faktiska förhållanden och bevisläget.[4] Ibland

[1] Jfr t. ex. Schlegelberger & Liesecke s. 335.
[2] Bet. 1887, motiver s. 108.
[3] Detta förhållande har i nordisk doktrin beskrivits särskilt av Bengtsson s. 84 ff. Denne förf. betecknar (a. a. s. 87) ansvarstypen som ett strängt presumtionsansvar.
[4] Så t. ex. Bentzon, särskilt s. 272 f.

framhålles, att allmänheten som måste anlita vanliga transportmedel bör befrias från de därmed nödvändigt förbundna riskerna men däremot alltjämt rimligen bör svara för sådant som ej kan av transportören avvärjas.[5] En del teoretiker härleder regeln ur den omständigheten, att transportavtalet med hänsyn till sin plats i det juridiska systemet skall klassificeras som ett arbetsbeting. Åtagandet att transportera sägs gå ut på »ein Beförderungs*erfolg*», dvs. på själva arbetsresultatet — något som brukar anses vara karakteristiskt för just arbetsbeting.[6] Vanligen får man dock ej fatta det sagda så, att transportörens ansvar anses vara »obetingat».[7] Tvärtom uppfattas ansvaret såsom försett med vissa inskränkningar. I förmögenhetsrätten anses över huvud det normala vara, att gäldenären icke garanterar inträdandet av en »Leistungserfolg» utan blott att han vid utförandet av sin »Leistungshandlung» skall ådagalägga all den aktsamhet, som erfordras på grund av kontraktsförhållandet.[8] Med denna åskådning överensstämmer, att transportören anses vara skyldig att »sätta i rörelse det mått av mänskliga krafter och materiella medel, som under normala förhållanden är tillräckligt, men icke att åstadkomma resultat även under de ogynnsammaste förhållanden».[9] Härav skall då framgå nödvändigheten av att anse transportören vinna befrielse från ansvar vid oförutsedda händelser.[10] Men inkörsporten till en culparegel är därmed också färdigtimrad.

[5] Så t. ex. Alex Meyer, Luftrecht in fünf Jahrzehnten s. 143.

[6] Typiska uttalanden i tysk doktrin återfinns hos exempelvis Heider s. 22, Abraham s. 97 och Schlegelberger & Liesecke s. 244. Jfr Selvig, The freight risk s. 6 i. f. med hänv. Överensstämmande är konstruktionen av fraktbestämmelsen i sjölagen 125 § (frakt utgår endast för gods som finnes i behåll vid framkomsten på mottagningsorten). Reglerna om distansfrakt passar däremot icke in i mönstret.

[7] Jfr följande uttalande i HD:s dom i målet NJA 1961 s. 523: »Något stöd har i målet icke förebragts för att det mellan S och bolaget träffade transportavtalet innefattat en garantiutfästelse eller annat åtagande å bolagets sida att svara för skada, härrörande från en händelse med hänsyn till vilken ingen vårdslöshet kan läggas bolaget eller dess arbetsledning till last.» Somliga gör dock gällande en avvikande uppfattning på denna punkt. Sålunda tycks Rodière III:1 nr 1185 anse transportören ha genom sitt transportlöfte lämnat en garanti för transportens utförande, en garanti som ej inrymmer undantag ens för force majeure.

[8] Se särskilt Wieacker i Festschrift für Nipperdey I s. 783 ff. Jfr framställningen hos Rodhe, Lärobok s. 25 och 181.

[9] Hammarskjöld s. 51.

[10] A. a. s. 52.

Tanken på force majeure-regeln som den ursprungliga transporträttsliga regeln om vårdansvaret har jag i Allmän transporträtt (s. 71) uttryckt sålunda: »Historiskt är vårdansvaret för transportörer utformat som ett *rent strikt ansvar med undantag för force majeure*» (kurs. orig.). Denna uppfattning överensstämmer med bet. 1887 motiv s. 108, Kôersner i TfR 1919 s. 109 ff., Rodhe § 48 not 63 och Ramberg s. 28.

Selvig har i TfR 1966 s. 371 uttalat, att detta må vara riktigt när det gäller common law, liksom i fråga om fransk och tysk rätt, men att äldre skandinavisk sjörätt byggde på en skuldregel. Detta skulle gälla redan 1667 års sjölag. Han hänvisar därvid till skeppslegobalken 4 och 15 kap., tolkade mot bakgrunden av 9 kap. Det 4 kap. behandlar blott skador under lastning och lossning, 9 kap. behandlar händelser »av högre hand» som hindrar skepparen att påbörja resan eller tvingar honom att avbryta densamma, dvs. fortskaffningsansvaret. Endast 15 kap. handlar om vårdansvaret för transporterat gods, dvs. vad som omfattas av uttalandet liksom av detta avsnitt i framställningen.

I detta stadgande om skada under transporten heter det, att skepparen svarar för denna »med mindre någon skada genom storm eller annor olycka, uthan skipparens eller hans folks vållande, åkommen vore.» Nu är det naturligtvis ovisst, om man ställt alternativen force majeure-regel och regel om presumtionsansvar mot varandra så skarpt som vi nu gör i moderna framställningar. I viss mån är hela frågeställningen, tillämpad på ett äldre material, anakronistisk. Men den är motiverad av önskemålet att med utgångspunkt i vår egen tids termer och föreställningssätt försöka fånga något karakteristiskt för äldre rättstillstånd och för rättsutvecklingen. Betraktad på detta sätt säger den citerade regeln, att (1) all skada skall ersättas (2) med mindre skadan orsakats av storm eller annan olycka. Så långt tycks det röra sig om en force majeure-regel utifrån vår tids terminologi, låt vara att begreppet force majeure emellanåt används restriktivt och kvalificeras på särskilt sätt. Ytterligare säger regeln, att (3) till force majeure icke räknas det fall, att skepparen och hans folk vållat skadan; de hade t. ex. bort kunna avvärja den genom att inte ge sig ut i stormen. Detta sista moment i force majeure-situationen — det att ytterligare avvärjande åtgärder icke borde ha krävts — inför ett element av culpa-bedömning, och detta anses eljest icke utesluta att en regel betraktas som en force majeure-regel (jfr t. ex. köplagen 24 §). Häri ligger en förklaring till att dylika regler så ofta uppfattas som culparegler, något som ytterligare illustreras av det i texten nyss sagda liksom av den fortsatta framställningen om övergång till culpaansvar med omkastad bevisbörda. Traditionellt har också norska och danska jurister uppfattat 1891 års sjölag i dess ursprungliga lydelse som en culparegel med omvänd bevisbörda (jfr det nedan not 30 anförda belägget hos Wikander) trots att vi i Sverige anser att presumtionsansvaret infördes först i och med 1936 år sjölagsändringar. Selvigs inläsande av en culparegel i 1667 års sjölag är därför helt i linje med traditionen i

våra grannländer. Det må tilläggas, att grundstötning utan vållande av befälhavare och besättning enligt nordisk uppfattning omöjligt kunde anses utgöra en »händelse av högre hand» och på denna grund inverka befriande. Om motsatsen varit fallet skulle det varit mera träffande att tala om en culparegel med omvänd bevisbörda.

Denna utformning av ansvaret för att godset förkommit, minskats eller skadats under transporten har emellertid icke blivit bestående. Force majeure-regeln har trängts tillbaka av en regel om presumtionsansvar, dvs. ansvar för egen eller annans culpa med omkastad bevisbörda rörande vårdslösheten (exculperingsskyldighet). Detta förhållande sammanhänger med att transportavtalet såsom avtalstyp utvecklats så, att en transportörs *vårdplikt* efter hand har framträtt såsom byggande på en culparegel, och denna vårdplikt har sanktionerats genom ett därefter avpassat *vårdansvar*.

Att vårdplikten i den fortsatta utvecklingen allt mera kommit att sammankopplas med ett culpaansvar torde sammanhänga dels med att vållanderegler kan spåras redan i svensk 1600-talsrätt beträffande hyra[11] och lagfästes i 1734 års lag i fråga om deposition (HB 12: 2), dels med att den allmänna principen om culpaansvar utanför kontrakt i vårt land var på frammarsch under 1800-talets förra hälft och segrade strax efter århundradets mitt.[12] Det framstod som naturligt att i transportavtalet se ett väsentligt moment av depositum (inlag), och liksom omhändertagandet där förde till en vårdplikt i meningen av ett aktsamhetskrav och ett därtill anknutet presumtionsansvar, så kunde detsamma gälla i det depositumliknande förhållande, som transportavtalet kan anses innebära. Detta sistnämnda betraktelsesätt avspeglas tydligt i lagkommitténs förslag till civillag 1826, där det första försöket under nämnda århundrade att formulera ett svenskt transporträttsligt stadgande av grundläggande betydelse återfinnes i handelsbalken 8 kap. 6 §. Däri föreskrives, att gästgivare skall svara för det gods, som »lämnas i hans vård», varefter det tillägges: »Samma ansvar ligge ock å formän eller andra, för gods, som de till forslande emottaga.»[13] Vårdplikten går — för att tala med Hammar-

[11] Jägerskiöld, Handelsbalkens utländska källor s. 263.
[12] Se t. ex. Grönfors, Trafikskadeansvar s. 72. Jägerskiöld, Studier s. 148 f., anser sig kunna konstatera ett ökat åberopande av culparekvisitet i sjöfrakträttslig praxis redan under decennierna närmast efter antagandet av 1667 års sjölag. Intet av de anförda fallen synes emellertid angå vårdplikten.
[13] Jfr motiven s. 193 samt Wikander i Minnesskrift II s. 717.

skjöld — ut på »sakens bevarande som resultat, dess avlämnande i oskadat skick».[14]

Det är alltså transportörens skyldighet att lämna ut godset på mottagningsorten i samma skick som det mottagits; transportören skall m. a. o. fullgöra sina skyldigheter »riktigt».[15] Denna skyldighet förutsätter att han under transporten vårdar godset, men förpliktelsen att vårda uttrycks i stället genom uppställandet av en norm för godsets skick vid avlämnandet på bestämmelseorten.[16] Tanken återfinnes klart utförd i det första transporträttsliga mål, som över huvud finns refererat i de svenska tryckta rättsfallssamlingarna, nämligen SJA 15 (1844/45) s. 351. Avgörandet angår ett yrkande om ersättning för skada på bl. a. ett fat tran, vilket en person åtagit sig att med häst och vagn befordra från Sölvesborg till Södra Röhult. En ledamot av HovR — f. ö. utgivaren av Juridiskt Arkif, Carl Schmidt — uttalade, att svaranden genom att motta trantunnan för transport till Röhult »därigenom måste anses ha iklätt sig förbindelsen att till detta ställe fortställa densamma *så oskadad, som den under hans vård stått att bibehålla*» (kurs. här).

När vårdplikten sålunda framträder, uppfattas den till en början som något sekundärt i förhållande till fortskaffningsplikten. I lagberedningens motiv till handelsbalk 1850 framhålles, att forslandet utgjorde den huvudsakliga förbindelsen och vårdandet blott en naturlig följd.[17] I Hammarskjölds ofta citerade definition av fraktavtalet såsom »ett arbetsbetingsavtal, varigenom en person åtager sig att fortskaffa och vårda en sak»,[18] har vårdplikten i det språkliga uttrycket ryckt fram ytterligare ett stycke och snarast blivit något med fortskaffningsplikten jämställt. I nutida utländska framställningar kan man rent av hitta definitioner, i vilka transportörens uppgift att väl ta hand om godset nämnes före själva forslingen.[19]

[14] Hammarskjöld s. 61 i. f. Se som exempel även Asks hektograferade Föreläsningar i sjörätt H. T. 1892 (1892) s. 148 och Dahlbergs stencilerade Föreläsningar i sjörätt H. T. 1903 (1905) s. 93. Jfr termen bevarandegaranti hos J. Sundberg, Fel i lejt gods, passim.

[15] Hammarskjöld s. 38.

[16] Jfr J. Sundberg, Fel i lejt gods s. 101 överst. När denna tanke renodlas, kommer man över till uppgiftsansvarets modell. Se närmare nedan under 9.

[17] Jfr Wikander i Minnesskrift II s. 717 och J. Sundberg, Fel i lejt gods s. 247. Se även ovan under 6 vid not 7.

[18] Hammarskjöld s. 3.

[19] Så exempelvis Durand, La pratique des transports pag. A 1.

Den utveckling i riktning mot ett allt starkare betonande av vårdplikten, i betydelse av krav på aktsamhet i culpanormens mening, har tydligen påbörjats redan innan den allmänna culparegeln helt hade segrat inom skadeståndsrätten. Inom sjörätten stod force majeure-regeln kvar ännu i 1891 års sjölag 142 §. Icke förrän vid 1936 års sjölagsändringar fullbordades utvecklingen genom att force majeure-regeln utbyttes mot en lagregel om presumtionsansvar för transportören. När man icke kan falla tillbaka på någon lagstadgad reglering av transportörens ansvar, måste man numera anta ett presumtionsansvar, grundat på »allmänna transporträttsliga principer».[20]

Vårdpliktens utformning i riktning mot ett aktsamhetskrav såsom vid culpanormen (men med omkastad bevisbörda) utvecklades alltså formellt så gott som helt inom ramen för en lagstadgad force majeure-regel. Man kan fråga sig, hur detta egentligen har varit möjligt.

Svaret är att söka i den elasticitet, som force majeure-regeln medger med hänsyn till sin utformning. När Bentzon med utgångspunkt från 1864 års svenska sjölag 103 § och 1887 års svenska sjölagsförslag 145 § behandlar frågan, vad kaptenen skall styrka för att undgå ansvar, använder han uttryckssättet, att skadan skall ha uppkommit av ett förhållande som enligt erfarenhetens regel vid sjöresor gör skada, utan att kaptenen *borde* ha kunnat avvärja densamma.[21] Här kommer culpatanken in i force majeure-regeln på ett sätt, som lätt måste kunna leda över till en regel om presumtionsansvar. »Vårdplikten» kan utformas på ett intensivare sätt än såsom en plikt att avvärja vissa skador, nämligen såsom ett krav på bibehållande av godsets kondition vid transportörens omhändertagande — något som passar bättre ihop med en regel om presumtionsansvar.[22] På detta sätt omvandlas force majeure-regeln reellt till ett culpaansvar med omkastad bevisbörda.[23]

Bortsett från denna »historiska förklaring» av händelseförloppet kan man ställa frågan, huruvida skillnaden mellan de båda regeltyperna i själva verket behöver vara särdeles stor. Ofta framställes saken så, att en force majeure-regel är strängare för transportören än

[20] Jfr Grönfors i Huvudlinjer s. 102, dens., Ansvaret för lossat gods s. 57 not 1 och NFT 1963 s. 252 och 256 f., samt SOU 1966:36 s. 29.

[21] Bentzon s. 405 ff. Jfr Dahlström s. 221, cit. av Bentzon s. 289.

[22] Denna s.a.s. mera aktiva del av vårdplikten har Bentzon lämnat åsido i sin undersökning (s. 279 not 1).

[23] Jfr Pappenheim s. 441 f. med anm. i not 4 om nordisk sjörätt. Jfr Sevón i FJFT 1967 s. 377 ff.

ett presumtionsansvar.[24] Hållbarheten i denna uppfattning förefaller dock vara tvivelaktig. I ett rättssystem som det franska, där man synes vara benägen att betrakta jämförelsevis många händelser som force majeure, blir avståndet till presumtionsansvaret ringa. När det gäller ansvar inom kontraktsrätten har också Tunc — med stöd bl. a. av en vidlyftig doktrinhistorisk utredning — för fransk rätts del visat, hur nära en regel om presumtionsansvar och en force majeure-regel ligger varandra,[25] och härvid har han haft även transportavtal i sikte.[26] Den del av force majeure-begreppet, som betecknas såsom »imprévisibilité» och »irresistibilité» ger enligt Tunc intet självständigt innehåll åt begreppet utan vilar också på en culpabedömning.[27] Även när det gäller utomobligatoriskt ansvar har Tunc hävdat den nära släktskapen mellan presumtionsansvar och en regel om ansvar med undantag för force majeure. Vid exempelvis tillämpningen av regeln i Code civil art. 1384 om ansvar för en »gardien du chose» skulle exculpationstemat i själva verket bli att styrka frihet från culpa genom att påvisa, hur skadan uppkommit genom force majeure (eller vållats av den skadelidande själv eller orsakats av utomstående tredje man).[28] Även andra framstående jurister har någon gång ansett de diskuterade regelalternativen vara tämligen likvärdiga. Sålunda uppfattade den berömde schweiziske lagstiftaren Eugen Huber övergången till ett exculpationssystem i den schweiziska obligationsrätten av 1911 närmast som en omskrivning av tidigare gällande undantag för force majeure.[29] Ibland skulle t. o. m. kunna ifrågasättas, om inte culparegeln är den strängare av de två: force majeure-klausuler kan innehålla så vittgående undantag från ansvar att de knappast skulle ha godtagits inom ramen för en culpabedömning.

Nu skall man kanske inte på detta sätt alldeles utsudda skiljelinjerna mellan regeln om presumtionsansvar och force majeure-regeln. Rättstekniskt består exempelvis en uppenbar olikhet mellan de båda reglerna. Men påpekanden om att väsentliga likheter finns är bety-

[24] Så skedde exempelvis, när man motiverade begränsningen av ersättningens storlek till godsets objektiva värde: denna begränsning skulle vara en kompensation för de »stränga» reglerna om ansvarets inträde. Se därom t. ex. Selvig, Erstatningsberegningen s. 14 med not 31. För andra uttalanden, som exemplifierar det i texten sagda, se exempelvis Wick i Studientagung s. 25.

[25] Tunc i Rev. trim. 1945 s. 243 ff.

[26] A. a. s. 237.

[27] A. a. s. 259.

[28] Tunc i Rev. trim. 1946 s. 177.

[29] Gautschi s. 249.

delsefulla. Beroende på hur man utformar å ena sidan force majeure-begreppet och å andra sidan culpabegreppet (exculpationstemat) kan man onekligen uppnå en förbluffande stor överensstämmelse mellan reglerna. Man skulle kortfattat kunna uttrycka saken på följande sätt: Båda reglerna undantar vissa fall från ansvar, men de gör detta med begagnande av olika teknik. Force majeure-regeln är en negativ regel, som talar om vilka fall som ligger utom ramen för ansvaret; presumtionsregeln är en positiv regel, som talar om vilka fall som ansvaret omsluter (och därmed motsättningsvis vilka situationer som faller utanför). Utvecklingen av det sjörättsliga ansvaret under etthundra år, sådan denna utveckling nyss skisserats, visar att man kan omfatta i stort sett samma situationer, även om man uttrycker sig på olika sätt.[30] Belysande är även, att ansvaret i järnvägsfördraget och biltransportkonventionen, vilket ofta beskrives med *utgångspunkt* i force majeure-begreppet, även karakteriseras som ett presumtionsansvar.[31]

8. Plikt till rättidig uppfyllelse och dröjsmålsansvar

Fortskaffningsplikten avser, såsom har framgått av det nyss (under 6) sagda, den geografiska utsträckningen av det konkreta transportlöftet. Detta innehåller emellertid icke blott en rumsbestämning utan även, uttryckligen eller tyst, en tidsbestämning. Förflyttningen i rummet får icke utföras när som helst och ta hur lång tid som helst. Det föreligger därför en *plikt till rättidig uppfyllelse*. Klarast reglerad är denna i järnvägsrätten, där det särskilt har stadgats vissa leveransfrister, angivande den yttersta gränsen intill vilken järnvägen kan utan påföljd fördröja transporten. Tiden för denna kan vidare anges i eller åtminstone indirekt framgå av själva transportavtalet. Slutligen kan transporttidens längd bero på en skälighetsbedömning. I sjörätten talas om dröjsmål, utan att innebörden härav tidsmässigt preciseras. Redaren skall, sägs det, utföra resan samt lasta och lossa med tillbör-

[30] Ett viktigt belägg härför är vad i de svenska motiven till 1936 års sjölagsändringar sägs rörande uppfattningen i Danmark och Norge om innebörden av 142 § i 1891 års sjölag. Se Wikander, Sjölagsändringar s. 134. Jfr Rodhe, Obligationsrätt § 48 not 63 och Grönfors i NFT 1963 s. 252 och Allmän transporträtt s. 72. Mot denna bakgrund ter det sig knappast såsom någon förkrossande kritik, när Rinck i sitt arbete Gefährdungshaftung s. 19 stämplar det såsom en brist på »inre följdriktighet» att järnvägsansvaret och lastbilsansvaret har konstruerats utan den exculpationsmöjlighet, som sjörätten och lufträtten erbjuder.

[31] Helm s. 109.

lig skyndsamhet (sjölagen 90, 98 och 108 §§). En otillåten deviation kan innebära dröjsmål, ett dröjsmål vid lastning eller lossning kan vara en försummelse mot redarens skyldighet att härvid visa tillbörlig omsorg och Haagreglerna anses vara tillämpliga på åtminstone sådant dröjsmål som föranleder skada på själva godset.[1]

Plikten till rättidig uppfyllelse sanktioneras av ett *dröjsmålsansvar*. Detta följer inom lufträtten samma regler som ansvaret för sakskada på gods. Denna teknik kan ge upphov till särskilda svårigheter, eftersom sakskador och dröjsmålsskador delvis har olika karaktär och följaktligen i viss utsträckning ger upphov till skilda rättsliga problem. I övrigt är det ett karakteristiskt drag för transporträtten, att dröjsmålsansvaret regleras enligt särskilda normer och vanligen är mer inskränkt än ansvaret för sakskada (ett undantag utgör den dispositiva regeln i sjölagen 130 §). Typisk i sådant avseende är järnvägsregeln, att ersättningsbeloppet maximeras till den dubbla fraktens belopp. Normalt torde det också vara en för den skadelidande svårare uppgift att bevisa kausalitet mellan transportens försening och indirekt skada av dröjsmålet (exempelvis omkostnader för driftsavbrott vid försenad leverans av råvara) än motsvarande sammanhang mellan transportens försening och skada på godset (exempelvis förskämning av livsmedel som blott tål särskilt korta transporttider).

En för svensk och annan nordisk rätt karakteristisk svårighet utgör avgränsningen av dröjsmålsansvaret från vårdansvaret. Detta förhållande sammanhänger med köplagens begreppsbildning i fråga om kategorierna fel och dröjsmål. Sistnämnda begrepp får täcka såväl det fall att prestation helt uteblivit som det fall att prestation har skett för sent. »I själva verket måste man skilja mellan tre olika situationer. Om en prestation icke fullgöres på förfallotiden, vet man ännu icke om den kommer att helt utebli eller om den kommer att fullgöras för sent. Detta har lett till att man använder termen dröjsmål för att beteckna *dels* detta svävande tillstånd, *dels* det förhållandet att prestation har skett för sent, *dels* det förhållandet att det är avgjort att ingen prestation alls kommer att ske. I de fall då man behöver skilja

[1] Jfr Schmidt s. 84 f. och Schmidt & Grönfors i Huvudlinjer s. 78 f., Selvig, Erstatningsberegningen s. 11. I den av CMI:s Stockholmskonferens 1963 föreslagna texten (»the Visby Rules») till ändring och komplettering av Haagreglerna har dessas tillämpningsområde i vad avser preskriptionsbestämmelsen klart utsagts skola omfatta även alla dröjsmålsskador. Denna ståndpunkt har fasthållits i den slutliga konventionstexten, antagen vid den diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel 1967/68.

dessa situationer åt, kan det ske med beteckningarna *svävande dröjsmål, temporärt dröjsmål* och *definitivt dröjsmål.*»[2]

Denna avvikelse från den begreppsbildning, som accepterats i ett flertal ledande utländska rättssystem, har föranlett förslaget, att man på transporträttens område vid gränsdragningen icke borde följa köplagens — dvs. den nationella allmänna förmögenhetsrättens — system utan hellre när det gäller en konvention med kontinental förankring följa exempelvis fransk rätt.[3] Även om den skandinaviska begreppsbildningen avviker från den internationellt ledande och även om man tar hänsyn till kravet på så långt möjligt uniform tolkning av transporträttsliga, på internationella konventioner grundade texter, kan man anse en dylik frigörelse från den nationella supplerande rätten gå längre än vad som är försvarligt *de lege lata* — därmed skulle konventionernas verkningar sträcka sig långt utöver deras tillämpningsområden och via tolkningsresonemang tränga in i och förändra det nationella rättsmaterialet.[4]

Nackdelarna med det skandinaviska dröjsmålsbegreppet minskas väsentligen genom att det i praktiken sker en faktisk »överföring av dröjsmålssituationer till kategorien sakskador i transporträtten».[5] Som nyss antytts blir sakskadereglerna i sjörätten att tillämpa på sådana dröjsmål som föranleder skada på själva godset, exempelvis förskämning.[6] Det betraktas vidare som »naturligt att dröjsmål, som varar utöver viss tid, till sina verkningar likställes med konstaterad förlust av godset».[7] Ibland föreskrives särskilda frister, efter vilkas utlöpande ett dröjsmål skall övergå till att betraktas som totalförlust av godset i fråga.[8]

[2] Rodhe, Lärobok s. 74.

[3] J. Sundberg, Fel i lejt gods s. 67 samt utförligt (med avseende på luftbefordringskonventionen art. 19) i RFDA 1966 s. 139 ff., särskilt s. 147 ff. (denna uppsats återfinnes även i Swedish National Reports to the VIIth International Congress of Comparative Law, Uppsala 1966, s. 60 ff.).

[4] Jfr Grönfors i AfL Bd 2 s. 47—49.

[5] Grönfors, Allmän transporträtt s. 83. Rodhe, Obligationsrätt § 39 vid not 13, uttrycker detta förhållande så, att borgenären får en ovillkorlig rätt till ersättning (och alltså icke längre behöver godta en försenad prestation av godset).

[6] Jfr Helm s. 170.

[7] SOU 1966:36 s. 65.

[8] Så t. ex. järnvägstrafikstadgan 61 § (en månad resp. sex veckor).

9. Särskilda konossementsuppgifter och uppgiftsansvar

De element i transportlöftet, vilka hittills studerats, utmärkes av att de förekommer vid transportavtal berörande alla transportmedel och således ingår som beståndsdelar i såväl konossement som järnvägsfraktsedlar, flygfraktsedlar och lastbilsfraktsedlar. Det särskilda uppgiftsansvar som nu skall beaktas, förekommer däremot icke vid andra transportdokument än konossement.

I dylika dokument skall anges, »där så äskas» (sjölagen 152 §), *vissa särskilda konossementsuppgifter rörande godsets art, vikt, mått, stycketal etc. (godsbeskrivningen)* eller göras *anmärkningar rörande godset (undersökningsplikt och upplysningsplikt)*. För den händelse felaktighet häftar vid den sålunda lämnade utsagan och mottagaren härigenom lider skada, ansvarar redaren strikt. Om endast 990 kollin lossats men konossementet anger godspartiet till 1000 kolli, är redaren alltså skyldig att ersätta mottagaren för värdet av uppkommet manko, 10 kolli. Sanktionen här är enbart skadestånd; redaren kan (såsom utvecklats redan ovan under 4) aldrig bli skyldig att leverera ytterligare 10 kolli in natura. Det är alltså fråga om ett *uppgiftsansvar* i den meningen, att redaren svarar för riktigheten av ifrågavarande uppgifter rörande godset.[1]

Skälet till det vid konossementet införda uppgiftsansvaret är detsamma som i fråga om det tvingande Haagregelsansvaret, nämligen att man därmed vill höja konossementets omsättningsvärde, dvs. dess värde för tredje män-förvärvare. Denna synpunkt torde icke behöva utvecklas vidare.

Däremot finns det anledning att något utreda, i vilket förhållande uppgiftsansvaret står till vårdansvaret. En utgångspunkt för förståelsen av detta problem kan följande resonemang erbjuda. Man kan lägga upp regler om ersättning vid godstransport enligt endera av två grundmodeller, låt vara att variationsmöjligheterna inom dessa är rika. Den ena grundmodellen innebär, att den juridiska tyngdpunkten läggs på själva godsvården. Vårdplikten kan, såsom förut visats, utformas mer eller mindre strängt, alltifrån ett strikt ansvar för godset (med undantag för force majeure) till ett culpaansvar, där åt aktsamhetskravet lämnas rum för olika utformning. Godsets tillstånd vid

[1] Den närmare innebörden av detta garantiansvar anger Wilkens i Huvudlinjer s. 117, 143 ff. Rodhe har i sin handbok använt termen garantiförpliktelse men i Läroboken (s. 21) ändrat benämningen till ansvarsförpliktelse. Termen uppgiftsansvar lanserades av Grönfors, Allmän transporträtt s. 65 f., såsom förebyggande de missförstånd, som termen garanti kan ge upphov till.

ansvarsperiodens början och dess slut blir i förhållande till godsvården av sekundärt juridiskt intresse och får fastställas genom lämplig bevisning (tally, syn etc.). Den andra grundmodellen innebär, att det centrala juridiska intresset flyttas från godsvården och i stället läggs på ett fastställande av godsets tillstånd vid ansvarsperiodens början och slut. Varje efter transportens avslutande konstaterad avvikelse utlöser »ett ansvar för egendomens faktiska beskaffenhet vid vårdens början».[2] Detta ansvar kan vara strängare eller mildare utformat. Givetvis förutsätter ett ansvar av detta slag en vårdplikt i den meningen, att godset skall vårdas så att det vid transportens slut icke uppvisar några ansvarsgrundande avvikelser, men om någon vårdplikt är alls ej uttryckligen tal. Denna utgör blott en konsekvens av ansvarets konstruktion såsom grundande ersättningsskyldighet för avvikelser i förhållande till godsets tillstånd vid transportens början.

Transportavtalet är nu genomgående uppbyggt enligt den första grundmodellen med en regel om godsvården i centrum och regler om bevisverkan av transportdokumenten angående godsets tillstånd vid avlämnandet till transportören. När det gäller konossement har dock härutöver utvecklats ett uppgiftsansvar, som innebär att man med den även för sjörätten gällande första grundmodellen kombinerat just den andra grundmodellen, nämligen ett ansvar för avvikelse. Denna kombination är vid närmare eftertanke förvånande utifrån synpunkten, att båda modellerna avser en och samma sak, nämligen ersättning för godsskador. De bör därför icke kunna tillämpas samtidigt (parallellt) på konossementsbefordrat gods, utan man tvingas att dra upp en gräns mellan de fall, där den ena eller den andra metoden skall begagnas. Denna gräns har då utfallit sålunda, att vårdansvaret tillämpas på skadat och förkommet gods, som bevisligen tagits omhand (vid ombordkonossement tagits ombord) av transportören innan skadan resp. förlusten inträffade. Uppgiftsansvaret däremot gäller gods, om vilket man ej ens vet, huruvida det över huvud har tagits omhand av transportören. I princip skall detta innebära, att den vårdpliktige transportörens »normala» ansvar enligt bevisverkan av transportdokumenten förstärkts till ett ansvar för avvikelse från särskilda konossementsuppgifter såsom ett uppgiftsansvar.

Men i praktiken är gränsen mellan vårdansvar och uppgiftsansvar icke lika klar. Den följes uppenbarligen icke, när skada eller förlust bevisligen inträffat före transportörens omhändertagande av godset

[2] Rodhe, Lärobok s. 89.

(och man alltså klart ej har ett vårdfall framför sig) och redaren bevisligen också kände till detta men ändå (mot »bättre vetande») avstår från att göra anteckning om godsets tillstånd eller uppger fullt antal. Man möter här den situation, att s. k. backletters utfärdas, en situation som har givit upphov till mycket besvärligheter.[3] Reglerna är naturligtvis egentligen aldrig avsedda att användas på detta sätt. Även på annat sätt frångås den klara gränsdragningen. Det är nämligen antagligt, att vissa fall av vårdskador i själva verket kommer att behandlas som fall av avvikelse från lämnade särskilda uppgifter i konossementet. Mottagaren finner det lämpligast i händelse av manko att göra gällande uppgiftsansvaret utan att det någonsin utredes, huruvida godset tagits omhand resp. ombord eller om mankot inträffat senare till följd av en vårdskada. Detta innebär m. a. o., att det — liksom redan förut antytts i fråga om dröjsmålsansvaret — sker en överföring av vissa skadefall från vårdansvaret till uppgiftsansvaret, åt vilket alltså ges ett betydande utrymme. Den särskilda försvagning av vårdansvaret, som åstadkommits i sjörätten genom de där gjorda undantagen av brand och särskilt nautiskt fel från ansvarsområdet — utgörande kärnpunkten av den kompromiss mellan redarintressen och befraktarintressen, som är Haagreglernas bärande idé — kan därför i viss mån sägas ha praktiskt kompenserats av det för konossementet säregna och stränga uppgiftsansvaret. Denna förstärkning av ansvaret har höjt konossementets omsättningsvärde och säkerligen betytt mycket för att göra detta dokument eftersträvat i internationell handel. Det sålunda antydda sambandet mellan vårdansvar och uppgiftsansvar medför också, att betydelsen av uppgiftsansvaret vid en helhetsbedömning av redarens ansvar antagligen skulle minskas, om vårdansvaret i stället förstärktes genom att ursäktsgrunderna brand och nautiskt fel upphävdes och sjörättens ansvarsordning därmed närmade sig de övriga transportmedlens.[4]

10. Transportlöftets struktur och funktion

Härmed har inventerats de olika element, som normalt ingår i ett transportlöfte sådant detta kommer till uttryck i transportlöftesmeningen. Vill man sammanfatta vad sålunda sagts, kan detta ske genom följande schematiska bild av transportlöftets struktur:

[3] Jfr ovan under 4.
[4] Jfr nedan i Avslutningen.

transportlöfte	mottagningserkännande	— redovisningsansvar	transportöransvar
	utlämningslöfte	— utlämningsansvar	
	fortskaffningsplikt	— fortskaffningsansvar	
	vårdplikt	— vårdansvar	
	plikt till rättidig uppfyllelse	— dröjsmålsansvar	
	särskilda uppgifter	— uppgiftsansvar	

Fig. 1.

Detta schema avser, liksom hela denna framställning, att spegla normalsituationen, m. a. o. vad som inledningsvis kallats det standardiserade transportlöftet. För bedömandet av transportlöftets innebörd i ett konkret fall erfordras givetvis att man undersöker, huruvida det individuella transportlöftet sådant det framstår i ifrågavarande konossement och i belysning av dettas klausuler verkligen innehåller samtliga här upptagna moment.

Det är av grundläggande betydelse för den fortsatta undersökningen att man fasthåller vid det angivna strukturschemat. Därav framgår det nära sambandet mellan å ena sidan transportlöftet och å andra sidan transportöransvaret. Regeln att den, som avgivit ett transportlöfte, därmed i princip ådrar sig ett ansvar som transportör blir lätt förståelig. Särskild betydelse får denna regel i sådana fall, där avgivaren av transportlöftet icke är samme person som den, vilken utför själva transporten. Detta är naturligt nog med avseende på någon del av transportsträckan den normala situationen vid successiva transporter, och rättsläget vid transportlöften i dylika situationer påkallar därför särskild uppmärksamhet (nedan under 11). Transportlöftet blir med denna uppfattning en utgångspunkt för bedömningen av transportörens ansvar.

Det nu återgivna strukturschemat lanserade jag först i Allmän transporträtt (s. 65). Dess uppgift var där att underlätta inlärningen. Det framhölls särskilt, att jag just av pedagogiska skäl företagit några förenklingar av den eljest mera komplicerade strukturen.

Selvig har (i TfR 1966 s. 375 f.) godtagit uppdelningen på pliktsidan, »selv om man kanskje kan komme problemene om befordringspliktens innhold nærmere ved å anvende en sondring mellom plikten til befordringens fullføring och plikten til kontraktsmessig befordringsmåte». Däremot är han mera skeptisk till uppdelningen på ansvarssidan, där han menar att full parallellitet med pliktsidan icke föreligger, varför lösningen är något mera elegant än vad som följer av en nykter analys. Den systematiska grunden sägs därför vara något sviktande.

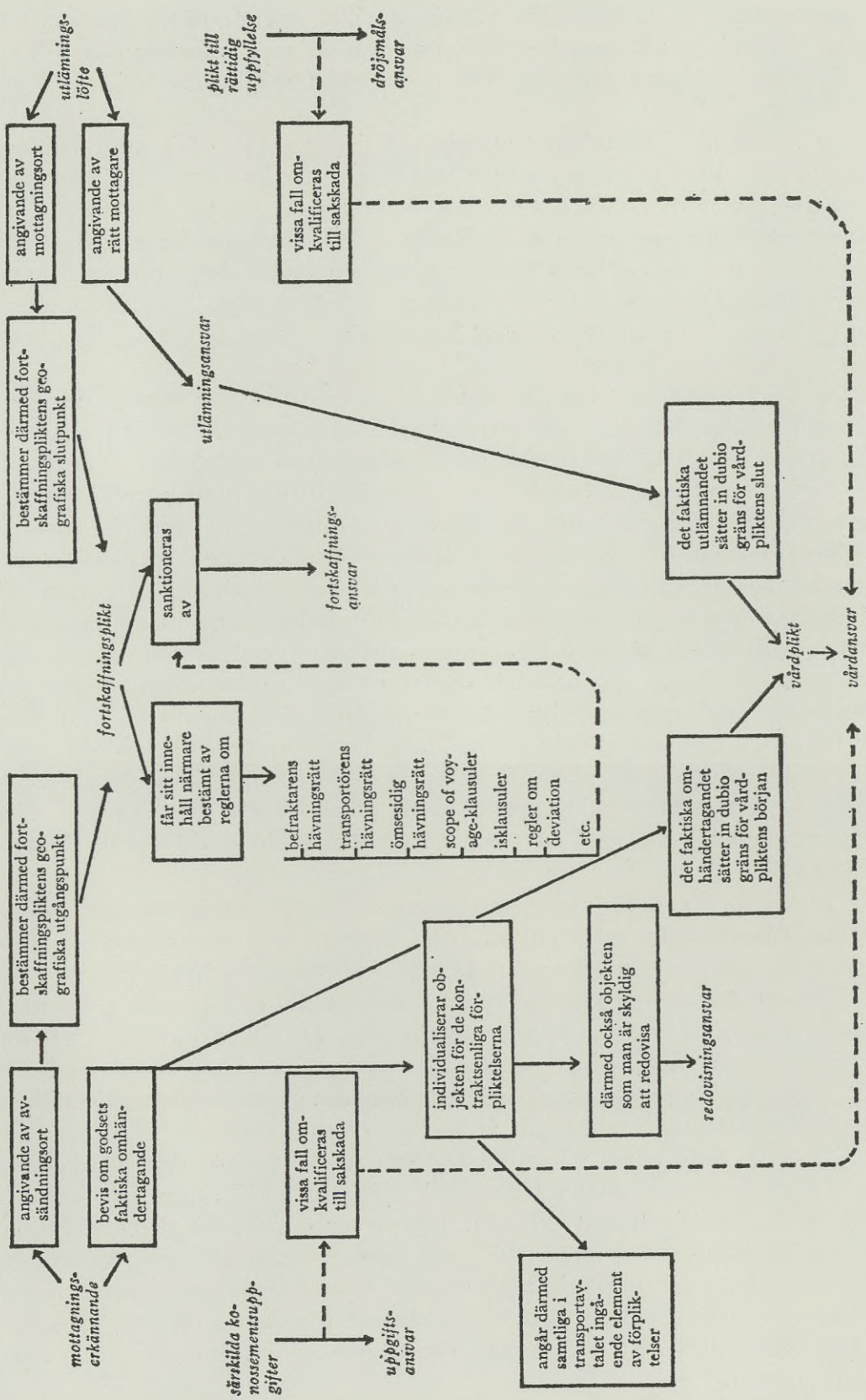
angivande av avsändningsort
bestämmer därmed fortskaffningspliktens geografiska utgångspunkt
bevis om godsets faktiska omhändertagande
mottagningserkännande
angivande av mottagningsort
bestämmer därmed fortskaffningspliktens geografiska slutpunkt
angivande av rätt mottagare
utlämningslöfte
fortskaffningsplikt
utlämningsansvar
får sitt innehåll närmare bestämt av reglerna om
sanktioneras av
fortskaffningsansvar
befraktarens hävningsrätt
transportörens hävningsrätt
ömsesidig hävningsrätt
scope of voyage-klausuler
isklausuler
regler om deviation
etc.
vissa fall omkvalificeras till sakskada
särskilda konnossementsuppgifter
uppgiftsansvar
individualiserar objekten för de kontraktsenliga förpliktelserna
angår därmed samtliga i transportavtalet ingående element av förpliktelser
plikt till rättidig uppfyllelse
dröjsmålsansvar
det faktiska omhändertagandet sätter in dubio gräns för vårdpliktens början
det faktiska utlämnandet sätter in dubio gräns för vårdpliktens slut
vårdplikt
vårdansvar
därmed också objekten som man är skyldig att redovisa
redovisningsansvar

Fig. 2.

De analyser av transportlöftets struktur, vilka leder fram till det här återgivna förenklade schemat, kan redovisas grafiskt med bifogade skiss till ett slags »flödesschema» (fig. 2). Vid denna skiss må knytas följande kommentarer.

En förenkling i grundschemat (fig. 1) ligger redan däri, att relationen mellan pliktsidan och ansvarssidan mera precist måste uttryckas med mellanledet »brott mot» plikten i fråga. Man får då ett treledat schema av typen »vårdplikt — brott mot vårdplikt — vårdansvar», för att ta ett exempel. Även i denna form föreligger en viss förenkling. Om de bakomliggande relationerna skulle uttryckas mera fullständigt, krävdes nämligen ett fyrledat schema av typen »visst handlande — brott mot vårdplikt; brott mot vårdplikt — vårdansvar».

Betydligt mera genomgripande förenklingar än så har emellertid företagits. Förhållandena är i själva verket ytterligt komplexa. Selvig tycks anse, att en mera adekvat beskrivning skulle uppnås, om reglerna rörande transportens genomförande (med min terminologi: innebörden av fortskaffningsplikten) återgavs i allt väsentligt oavhängigt av de egentliga ansvarsreglerna. Genom att icke räkna med något fortskaffningsansvar och samtidigt inkludera redovisningsansvaret i vårdansvaret kommer han fram till blott fyra ansvarsgrupper: vårdansvar, dröjsmålsansvar, utlämningsansvar och uppgiftsansvar. Av den företagna analysen torde dock framgå, att härmed mycket viktiga moment har opererats bort. Redovisningsansvaret ger ramen för vård- resp. uppgiftsansvaret och får i vissa lägen en i förhållande till dessa element alldeles självständig betydelse (exempelvis vid långskeppning). Fortskaffningsansvaret har en i förhållande till andra ansvarsgrupper säregen utformning genom casus mixtus-regeln och försvarar därigenom sin ställning som en parallell på ansvarssidan till fortskaffningsplikten.

I själva verket utgör den parallellitet, som schemat återspeglar, något mycket väsentligt för transportlöftet, låt vara att schemat har kraftigt förenklat de komplexa relationerna. I syfte att visa detta har här den föregående verbala analysen av de olika i transportlöftet ingående elementen överförts till den grafiska uppställningen (fig. 2), vilken mera i detalj söker återge de komplexa relationerna mellan de olika elementen i transportlöftet och således spegla transportlöftets struktur. Detta strukturschema kan sedan förenklas till en härintill återgiven stiliserad upplaga av samma figur (fig. 3). Som något väsentligt framgår ur denna just den parallellitet mellan pliktsidan och ansvarssidan, vilken har lagts till grund för det tidigare presenterade schemat (fig. 1). Jag menar därför, att detta verkligen ger en lämplig »beskrivningsmatris» vid bearbetningen av transporträttsliga problem. Detta får också framgå av den fortsatta undersökningen av de successiva transporterna, varvid de i schemat gjorda distinktionerna synes vara både nyttiga och nödvändiga för att nå fram till mera preciserade uppfattningar.

Fig. 3.

Det är självklart, att man icke direkt ur schemat får dra konkreta slutsatser för ett visst rättsfall. Detta framgår redan av schemats beteckning såsom en »beskrivningsmatris», vidare av att vad den föregående analysen behandlat klart utsagts röra »det standardiserade transportlöftet».

Det kunde invändas, att man i transportlöftet icke borde inbegripa mottagningserkännandet och de särskilda uppgifterna (godsbeskrivningen) med därav följande redovisningsansvar och uppgiftsansvar. Mottagningserkännandet kommer i tiden efter transportlöftet, som föreligger redan vid avtalets ingående; ibland menar man också, att erkännandet riktas icke till avtalskontrahenten utan till avlastaren och därmed skiljer sig från de element, som ingår i transportlöftet i mera inskränkt bemärkelse (se närmare framställningen strax härnedan i texten). Uppgiftsansvaret är också av ett säreget slag och skiljer sig från övriga element i transportlöftet. I detta skulle då inbegripas blott fortskaffning, rättidig uppfyllelse, vård och utlämning. Mottagningserkännandets och redovisningsansvarets liksom de särskilda uppgifternas och uppgiftsansvarets betydande praktiska och funktionella samband med övriga delar av transportlöftet har dock visats i den tidigare analysen och framgår även av de grafiska uppställningarna; detta samband gör det missvisande att begränsa transportlöftet till blott de nyssnämnda fyra momenten. Med en dylik förenkling av de komplexa sammanhangen skulle beskrivningsmatrisen enligt min bedömning bli inadekvat.

Insikten om transportlöftets strukturella uppbyggnad medför även andra konsekvenser vid genomförandet av den följande undersökningen. De hävdvunna termerna konossementsansvar och transportansvar måste utmönstras såsom icke tillräckligt precisa. De har tillkommit för att avgränsa mot varandra å ena sidan uppgiftsansvaret och å andra sidan ett flertal funktioner, nämligen fortskaffningsansvar, vårdansvar och dröjsmålsansvar. Termen transportansvar innefattar m. a. o. i och för sig både vårdansvar och dröjsmålsansvar, två principiellt mycket olika funktioner som icke bör föras samman. Mot termen

transportansvar kan vidare invändas, att den språkligt lätt kan leda till förväxlingar mellan fortskaffning (transport) och transportöransvar (fraktföraransvar).[1] Samtidigt försvårar den också ett åtskiljande av vårdansvar och utlämningsansvar.[2] Ej heller termen konossementsansvar är särdeles lyckad, eftersom även annat ansvar än uppgiftsansvaret följer av vad som står i konossementet (t. ex. utlämningsansvaret). I stället för den hävdvunna och oprecisa tudelningen av transportöransvaret bör man med här givna uppläggning kunna få mera nyanserade redskap till förfogande — något som medger högre grad av precision i uttryckssättet liksom i slutsatserna rörande rättsverkningarna av olika transportlöften. Exempel härpå torde den följande undersökningen av ansvarsfrågorna vid successiva transporter kunna uppvisa.

I det föregående har talats om avgivaren av transportlöftet och om den betydelse som avgivandet av detta har för kvalificeringen som transportör. Däremot har ej berörts frågan, till vem löftet riktar sig, m. a. o. vem som är *transportlöftets adressat.*

I en framställning av den svenska konossementsläran har gjorts gällande, att transportlöftet »i princip riktas inte till redarens kontrahent i befraktningsförhållandet, befraktaren, utan till en tredje man, den behörige godsemottagaren».[3] Denna grundsyn har sedan i detalj genomförts. Det förefaller emellertid icke vara nödvändigt att uppfatta saken så. Tvärtom kan mot denna syn anföras, att den leder till åtskilliga framställningstekniska komplikationer, vilka kan undvikas med en motsatt utgångspunkt. Det synes vidare vara ur kontraktsrättslig synvinkel onaturligt, att löftet såsom avtalets kärna icke skulle rikta sig mot medkontraheten i avtalsögonblicket (medan detsamma är helt naturligt om man anlägger ett skuldebrevsrättsligt betraktelsesätt, där omsättningsintresset är helt dominerande). Kategorien tredjemansavtal, till vilken transportavtalet brukar räknas,[4] uppfattas i svensk rätt

[1] Eftersom termen transportansvar sålunda är »belastad», avstår jag från densamma i undersökningen.

[2] Jfr Tiberg, Om skada på fartyg s. 45 med not 69.

[3] Wilkens i a. a. s. 136. Dock riktas mottagningserkännandet till avlastaren, alltså en utanför kontraktet stående person (i varje fall i denna egenskap).

[4] Se t. ex. J. Sundberg, Två transporträttsliga uppsatser s. 11 (FT 1962 s. 104). Jfr Grönfors i Teori och praxis (Festskrift till Karlgren) s. 80 och Hjalsted i UfR 1967 B s. 115. Se ur finsk rättslitteratur Hakulinen s. 190. Jfr från utomnordisk doktrin exempelvis framställningarna hos Jauffret s. 171 ff. och Helm s. 13, 155.

vanligen så, att tredje man kan grunda en självständig rätt på det avtal, som slutits mellan kontrahenterna inbördes.

Här skall transportlöftet uppfattas såsom *riktat till medkontrahenten-befraktaren.*[5] Det innebär då, att transportören gentemot befraktaren förbinder sig bl. a. att utlämna godset på bestämmelseorten till antingen befraktaren själv eller den som eljest är rätt mottagare. Den utomstående mottagaren-förvärvaren kan sedan på detta löfte grunda en självständig rätt i förhållande till redaren,[6] varvid enligt sjölagen 160 § första st. gäller, att villkoren för godsets befordran och utlämnande i förhållande till mottagaren bestämmes av konossementet.[7] På grund av sistnämnda stadgande avskäres rent interna villkors relevans gentemot utomstående, så länge dessa villkor icke har intagits i konossementet genom en hänvisning.[8] På så sätt fasthåller man alltjämt vid den kontraktsrättsliga principen att ingen skall bli bunden av avtalsvillkor, som han ej haft eller åtminstone kunnat förskaffa sig kännedom om. Det nu antydda partsbindningsmönstret kan även karakteriseras med uttrycket, att transportavtalet i modern transporträtt — till skillnad från vad som var fallet i äldre tid — är ett trepartsavtal.

Ett sådant uttryckssätt har jag begagnat i läroboken Allmän transporträtt s. 15, 47. Tiberg har i uppsatsen Konossement och fraktavtal (Festskrift till Nial s. 504 ff.) opponerat mot en »allmän regel att fraktavtalet och dess bestämmelser skulle gälla till förmån för mottagaren» (s. 511).

[5] Avlastaren såsom adressat för mottagningserkännandet får därmed betraktas som ett slags representant för befraktaren med verkan, att även detta anses slutligen rikta sig mot befraktaren.

[6] I denna mening har åt transportlöftet givits en »självständig betydelse», Pappenheim s. 210. Anspråket på utlämning (konossementsskulden i betydelsen av utlämningslöftet) är oavhängigt av transportavtalet; det består även om intet transportavtal existerar (redaren transporterar sitt eget gods) eller om transportavtalet är ogiltigt.

[7] Enligt förarbetena till 1891 års sjölag är konossementet avgörande såsom grundval för rättsförhållandet mellan lastemottagare (som icke samtidigt är befraktare) och befälhavare. Den sistnämnde ikläder sig genom konossementet »en förpliktelse *i förhållande till lastemottagaren,* konossementet avlöser befraktningsavtalet såsom grundval för *detta* rättsförhållande». Bet. 1887 motiv s. 106. (Kurs. orig.) I överensstämmelse med denna uppfattning stadgades i 1891 års sjölag 144 §, att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastemottagaren. Motsvarande bestämmelse upptas efter 1936 års sjölagsändringen i den i texten åberopade 160 §. Jfr ur praxis t. ex. ND 1904 s. 90 (Landsoverretten i Köpenhamn).

[8] Jfr t. ex. Gramm s. 169.

Analysen går ut på att visa, att konossement och fraktavtal är från varandra helt åtskilda. »Om man inte har anledning att betrakta konossement och fraktavtal som ett integrerat helt, lär det knappast heller finnas skäl att som allmän princip utsträcka verkningarna av det sjörättsliga fraktavtalet till att omfatta några andra än de ursprungliga parterna, befraktare och bortfraktare» (s. 529).

Diskussionen i Tibergs uppsats föres till synes helt på nivån, att någonting »är», »reglerna innebär» etc. Översätter man emellertid detta uttryckssätt till vad som från vetenskapsteoretiska utgångspunkter brukar betecknas som beskrivningsnivå (metanivå) finner man, att Tiberg har helt andra adekvanskriterier än jag — och följaktligen använder en annan beskrivning. Tiberg förklarar eller »ursäktar» ett visst resultat med »praktiska överväganden» (s. 513), under det att jag låtit sådana väsentligen avgöra utformningen av min beskrivningsmatris. Det sägs vidare i de flesta fall vara »befraktarens avsikt att fraktavtal och konossement skall överensstämma, och det är bortfraktarens skyldighet att tillse att de överensstämmer» (a.st.). Detta är för mig ett viktigt adekvanskriterium som talar till förmån för min beskrivningsmatris. Avslutningsvis antydes (s. 530), att läget vad beträffar andra typer av transportavtal än sjötransportavtal kan vara ett annat och tala för en integrering. Detta måste naturligen vara en viktig adekvanssynpunkt vid utformningen av en allmänt transporträttslig matris. Min matris avser vidare blott styckegodsbefraktningen, under det att Tiberg tar sin utgångspunkt i helbefraktningen — något som också kan förklara skillnaden i angreppsvinkel. Inom detta område har Tiberg vissa bekymmer för att Haaglagens upphovsmän icke angav den skarpa gräns mellan konossement och fraktavtal, varför han själv pläderar (s. 518 ff.). Tiberg är också starkt bunden vid det sjörättsliga lagmaterialets positivrättsliga utformning. Eftersom den svenska sjölagen ej tagit hänsyn till renodlad linjetrafik, undviker han den i sådan trafik rådande normalsituationen, att något certeparti aldrig finns i bakgrunden, blott en muntlig bokning e. d.

För de ändamål kategorien trepartsavtal uppställts menar jag därför, att min beskrivningsmatris är adekvat. Den understryker något för transportavtalet synnerligen väsentligt i jämförelse med avtal såsom köpavtal: ett vanligt köpavtal rymmer normalt två intressenter, säljare och köpare, ett vanligt transportavtal däremot normalt tre, nämligen avsändare (befraktare), transportör och mottagare.

Transportlöftets juridiska innebörd är icke slutligt avgjord enbart genom transportlöftesmeningens utformning, vare sig härmed åsyftas det standardiserade eller det individuella transportlöftet. Löftesmeningen får icke läsas isolerad utan måste ses i sitt *samspel med transportavtalet i övrigt*. Däri innefattas avtalets klausuler utöver löftesmeningen och vidare sådana delar av avtalsinnehållet som är beroen-

de av sedvana och av dispositiva rättsregler (jfr ovan under 1). Såsom korrigerande faktor ingriper ytterligare tvingande rättsregler och omgestaltar på vissa punkter avtalsinnehållet i förhållande till hittills uppräknade slag av regler. Helheten av härmed redovisade beståndsdelar sammanfattas med termen transportavtalet. Man har alltså att göra med två skikt i transportavtalet, vilka betecknas såsom (1) transportlöftesmeningen och det därur framgående transportlöftet samt (2) transportavtalet i övrigt.

Samspelet mellan dessa två element bör i detta sammanhang något belysas. Det är ingalunda säkert, att transportlöftets innehåll alltid kan fastställas genom att transportlöftesmeningen mekaniskt preciseras och modifieras av därmed sammanhängande klausuler i transportavtalet i övrigt. Tvärtom är det i och för sig tänkbart, att transportlöftesmeningen såsom givande sin karaktär åt hela avtalet anses »ta över» vissa klausuler i den övriga avtalstexten.[9] Men det kan också vara så, att de följande avtalsvillkoren anses väga tyngre och därför ta över löftesmeningens utformning. Exempel på avtalstexter skall i det följande hämtas från både konossement och certepartier; även om framställningen i denna bok avser styckegodsbefraktning, uppkommer med avseende på här behandlade problem ingen skillnad i fråga om helbefraktning.

Det är instruktivt att studera transportlöftets angivande av bestämmelseorten jämfört med de nyanseringar, som kan framgå av avtalstexten i övrigt. Normalt ter sig situationen i hithörande fall särdeles okomplicerad, eftersom själva transportlöftesmeningen utan varje reservation utpekar en enda hamn såsom bestämmelseort. I förstone skulle man därför kunna tycka, att avtalet vore uppfyllt först när godset har forslats till den angivna bestämmelseorten. Så enkelt förhåller det sig emellertid icke. Det är en allmänt rådande uppfattning, att transportlöftet ingalunda ger upphov till en undantagslös förpliktelse att under alla förhållanden fortskaffa godset till den angivna bestämmelseorten.[10] I åtskilliga situationer anses nämligen transportören ha uppfyllt sina förpliktelser enligt avtalet, trots att den avtalade transporten icke har fullföljts.

Som exempel kan nämnas två nordiska avgöranden. I *ND 1954 s. 253* (NH) gick ett norskt fartyg, som skulle fullgöra en resa från Curaçao till

[9] Jfr problemläget i NJA 1951 s. 138 (verkan av s. k. paramountklausul i icke Haaglagsbunden fart).

[10] Jfr t. ex. Brækhus, Ishindringer s. 7, Selmer s. 262 ff. och Selvig, The freight risk s. 335 ff.

Norge, i april 1940 in till engelsk hamn och lossade där. Med hänsyn till avtalets krigsklausul ansåg Norges Høyesterett, att rederiet härigenom hade uppfyllt avtalet. I *ND 1954 s. 641* (svensk skiljedom) gällde frågan tolkning av en isklausul. Fartyget skulle lossa i Sundsvall, Gävle eller Stockholm, allt efter befraktarens order. Transportavtalet angav skilda fraktsatser för de olika hamnarna. I själva konossementet angavs Sundsvall som lossningshamn. Sedan issvårigheter uppstått under resan, lossades emellertid lasten på befraktarens order i Stockholm. Skiljemännen fann, att fartyget såvitt fråga var om ishinder och följderna därav fullgjort på vad detsamma ankommit för att befordra lasten till Sundsvall. I följd därav hade redaren förvärvat rätt till frakt enligt avtalets bestämmelser för resa till Sundsvall.

Härmed kan jämföras det ofta citerade engelska rättsfallet »*The Caspiana*», [1955] 2 Lloyd's Rep. 301. Rederiet hade i en libertyklausul bestämt att, om strejk skulle hindra fartyget att bl. a. gå fram till den engelska destinationshamnen, rederiet skulle ha rätt att fullgöra avtalet genom att lossa i annan säker hamn, vilken som helst. Rederiet dirigerade fartyget till Hamburg och ställde lasten till lastägarens disposition där. Underinstansen ansåg, att rederiet icke kunde åberopa klausulen, eftersom den stod i strid med rederiets okvalificerade löfte att lossa i engelsk hamn. Konossementet innehöll nämligen icke några bestämmelser om alternativa lossningshamnar. Libertyklausulen tillmättes därmed den rättsverkan, att lossningen icke betraktades såsom kontraktsbrott, men redaren blev tvungen att betala alla kostnader. Överinstansen ändrade emellertid detta utslag och ansåg, att klausulen inte kunde sättas åsido på den grund, att den stred mot huvudlöftet att lossa på den avtalade destinationsorten. Den olika utgången i underinstans och överinstans belyser på ett instruktivt sätt, hur transportlöftesmeningen ibland anses ta över kontraktets villkor och ibland icke.

Ett annat exempel på detta fenomen erbjuder den skiftande tolkningen av den s. k. närklausulen i nordisk praxis (jfr om denna ovan under 2). I exempelvis avgörandet *ND 1902 s. 257* (SøHa) åberopade ett rederi närklausulen för att undgå att betala läktringskostnader, vilka åsamkats rederiet då lasten skulle befordras till viss hamn. Kravet bifölls ej, och bakom avgörandet låg tanken att redaren på förhand skall undersöka om fartyget kan gå in med full last, när en bestämd hamn har överenskommits med befraktaren. Transportlöftesmeningen tog därmed över en uttrycklig klausul i transportavtalet. Avgörandet kritiserades av Jantzen, som utvecklade den motsatta meningen, att det är befraktaren som bör känna till hamnens egenskaper (om redaren ej uppgivit fartygets djupgående felaktigt).[12]

Även andra klausuler om icke-uppfyllelse bör här uppmärksammas. Så-

[11] Ett analogt rättsfall erbjuder det amerikanska målet *Hirsch Lumber Co.* v. *Weyerhaeuser S. S. Co.*, 1956 AMC 1294.

[12] Jantzen i ND 1902 s. X. Denne förf:s uppfattning vacklade för övrigt i förevarande avseende, se Ramberg s. 88.

lunda kan isklausuler medföra, att ishinder under vissa omständigheter — men icke under andra — anses vara av den beskaffenhet att transporten icke behöver fullföljas till den angivna destinationshamnen.[13] Scope of voyage-klausuler kan medföra liknande modifikationer. I *ND 1933 s. 131* (NH) innehöll ett linjerederis konossement en sedvanlig klausul av hithörande slag med innebörd, att rederiet kunde anlöpa hamn i vilken som helst ordning och i vilken som helst avsikt. Denna klausul ansågs med hänsyn till omständigheterna giltig. Lastintressenterna hade gjort gällande, att klausulen var alltför generell för att kunna åberopas. Rätten fann emellertid ej nödvändigt att avgöra frågan annat än in casu och önskade icke uttala sig om frågan, huruvida klausulen vore giltig i alla fall, t. ex. även i fråga om lättfördärvliga varor eller vid anlöp av hamn utanför rederiets linjetrafik. *ND 1924 s. 443* (Østre Landsrett) erbjuder ett exempel på motsatt utgång. En generell scope of voyage-klausul ansågs här icke förändra destinationsorten, varvid framhölls att en konkret första hamn bestämts i certepartiet. I detta sammanhang må även nämnas *ND 1924 s. 449* (SøHa). I ett certeparti för resa från Reval till Norresundby hade bestämts, att fartyget fick anlöpa vilken som helst hamn av vilken som helst grund. Fartyget gick till Svinemünde för att intaga kol, trots att förrådet under normala förhållanden skulle ha räckt för resan till Norresundby. Därefter blev fartyget uppehållet på grund av ishinder. Isklausulen i certepartiet ansågs icke kunna åberopas, eftersom deviationen hade skett uteslutande i rederiets intresse och det hade visats, att fartyget icke skulle ha mött ishinder om den direkta vägen hade valts.

Om det sålunda är klart, att angivandet av en konkret bestämmelseort i transportlöftesmeningen icke medför en ovillkorlig plikt för redaren att verkligen fortskaffa godset till sagda ort, så är det samtidigt uppenbart, att domstolarna är försiktiga med att »urholka» betydelsen av det ovillkorliga angivandet av bestämmelseort.[14] Det anses tydligen

[13] Se för några exempel på förhållandet mellan isklausuler och transportlöftesmening rättsfallen ND 1950 s. 149 (DH), 1952 s. 542 (SH) och ND 1953 s. 32 (Haugesund Byrett).

[14] »In the event, the courts have felt themselves bound not so to construe the condition as to make it 'eat up' the contract, and they have consistently refused a literal interpretation.» Coote s. 95. Ett exempel på en mycket långtgående scope of voyage-klausul erbjuder det konossement, som låg till grund för rättsförhållandet i det nedan Kap. II:9 behandlade, i sjöfartskretsar mycket omdiskuterade s. k. Gudur-målet, NJA 1962 s. 159. I svensk översättning hade klausulen följande lydelse: »Ingen klausul i detta konossement (vare sig skriven eller tryckt) skall kunna betraktas såsom en förbindelse att utföra transporten av godset utan anlöpande av mellanhamn och utan dröjsmål. Fartyget har rätt att såväl före som efter avgången till godsets destinationshamn begiva sig till eller återvända till och att ligga kvar i alla hamnar eller

åligga transportören att vidta alla rimliga åtgärder för att säkra, att godset verkligen kommer fram i överensstämmelse med angivelsen i löftesmeningen och att avtalet sålunda förstått fullgöres. Löftesmeningen kan därför i viss mån sägas ha »paramount importance».

Som exempel på hur mycket man kan kräva må tjäna avgörandet *ND 1935 s. 209* (Oslo Byrett). Ett rederi hade förbundit sig att utföra en transport från Norge till Shafi, en hamn i Kina. Lasten bestod av ammunition. Det sades uttryckligen i »fixturenote», att fartyget under inga omständigheter fick angöra annan kinesisk hamn än destinationsorten. Trots detta anlöpte fartyget Hankow, där manskapet av rädsla för fortsatt transport mönstrade av — vilket de enligt anställningsavtalet hade rätt till. Lastmottagarnas försäkringsbolag betalade 2 500 pund till mottagarna för att de nödgades ta emot lasten före destinationshamnen. Regressen mot rederiet godkändes men jämkades till hälften. Rederiet ansågs icke ha uppfyllt transportlöftet. Det uttalades bl. a., att det var rederiets plikt att vidta alla möjliga åtgärder för att transportavtalet skulle kunna uppfyllas fullt ut. Rederiet borde därför ha sörjt för att anställningsavtalen med sjömännen blev avfattade i överensstämmelse med de stränga bestämmelser i »fixturenote» på det sättet, att man icke skulle behöva riskera att manskapet kunde kräva avmönstring förrän i lossningshamnen. Som motivering för jämkningen anfördes, att den riskabla delen av resan Hankow—Shafi icke utfördes och att rederiet därigenom sparade de med samma del förbundna utgifterna (bränsle, lossningsavgifter etc.).

I den mån icke blott en utan flera alternativa hamnar anges som bestämmelseort, har redan inom transportlöftesmeningens ram tillskapats en viss marginal för transportavtalets geografiska uppfyllelse.[15] I certepartier förekommer också, att lossningshamnen angives icke såsom en konkret hamn utan blott såsom viss »range». Detta sker normalt »uteslutande i befraktarens intresse och med full frihet för befraktaren att inom rangen angiva varje hamn där fartyget oavsett tillfälliga ishinder skulle kunna verkställa lossningen».[16]

Härmed har förhållandet mellan å ena sidan transportlöftesme-

platser (även i motsatt riktning till sagda lossningshamn eller utanför routen till denna) en eller flera gånger och i vilken ordning som helst, baklänges eller framåt, för att lasta eller lossa gods, passagerare, kol eller proviant eller för vilket ändamål som helst, såväl under fram- som återresan liksom under mellanliggande resa och skall sådana hamnar och platser och resor betraktas såsom utgörande del av den resa som godset skall göra.»

[15] Se som exempel ur nordisk praxis avgörandena ND 1906 s. 202 (SøHa) och 1910 s. 317 (Overretten i Köpenhamn).

[16] ND 1954 s. 497 (svensk skiljedom).

ningen och å andra sidan transportavtalet i övrigt belysts med några exempel avseende angivandet av bestämmelseort. Motsvarande problematik föreligger givetvis med avseende på andra element i transportlöftet.[17] De anmärkningar, som här gjorts i ämnet, avser naturligtvis icke att uttömmande behandla dessa frågor, en uppgift som alldeles skulle spränga ramen för den föreliggande undersökningen. Det sagda torde vara tillräckligt för att illustrera, hur de till transportavtalet knutna rättsverkningarna får sin slutliga och preciserade innebörd genom samspelet mellan transportlöftesmeningen och övriga avtalsklausuler, i den mån dispositiva rättsregler icke kommer till användning och tvingande rättsregler ej skall tillgripas.

11. Transportlöfte avgivet av annan än den som utför transporten

Framställningen har hittills varit inriktad på det fall, att den som avger transportlöftet även utför transporten i fråga själv eller med sitt folk i tjänsten. Det har framgått, att transportlöfte och transportöransvar nära sammanhänger med varandra.

Det återstår att undersöka transportlöftets betydelse för transportöregenskapen i det motsatta fall, att den som avger transportlöftet och den som utför transporten är två olika personer. De situationer, om vilka här blir fråga, är två. Antingen utföres transporten i dess helhet av annan än den som avger transportlöftet; denna situation brukar kallas *underbortfraktning*. Eller också utföres transporten blott till en del av den som avger transportlöftet och i fråga om resten av minst en annan transportör; man har då kommit över till den situation, som betecknas med termen *successiv transport*. Vem är i dessa båda fall att kvalificera som transportör i meningen av bärare av transportöransvar i förhållande till transportkunden? Den ene, den andre eller båda två? Vilken betydelse har härvid avgivandet av transportlöftet? Kan åt ett transportlöfte, vilket sålunda är självständigt i förhållande till den som skall utföra transporten,[1] ges den innebörden, att dess av-

[17] Se sålunda ur nordisk praxis med avseende på dröjsmålsansvaret dels deviationsfallen ND 1937 s. 284 (Oslo byrett), 1950 s. 37 (Bergen byrett) och 1957 s. 311 (NH), dels rättsfallet ND 1921 s. 490 (behöver allt avlämnat gods avskeppas omgående?).

[1] Troligen med hänsyftning härpå har det, efter Schmidt s. 125 överst, varit vanligt att i denna situation tala om »självständigt» transportlöfte. Se som exempel Grönfors & Hagberg s. 13 och passim. Detta kan dock vara en olämp-

givare blir ansvarig som transportör i förhållande till transportkunden, oavsett vem som verkligen har utfört transporten.

Ett transportlöfte behöver i och för sig icke nödvändigt innebära ett åtagande att själv eller med eget folk utföra transporten. Löftet kan innebära, att det står transportören fritt att anlita en undertransportör såsom medhjälpare till uppfyllandet av åtagna förpliktelser. I sådant fall kvarstår emellertid enligt vanliga kontraktsrättsliga principer den kontraherande transportören alltjämt som transportkundens medkontrahent. Från denna situation måste i princip avskiljas det fall, att intet transportlöfte utan blott ett transport*förmedlings*löfte föreligger, dvs. ett åtagande att anskaffa en lämplig transportör. Den som avger ett dylikt löfte handlar icke som transportör utan blott som speditör (»as agent only», som det ofta uttryckes i konossementens underskrift). Kundens medkontrahent blir då den anlitade transportören direkt, under det att transportförmedlaren endast bär ett speditöransvar.

Vi får alltså följande grundschema:

(1) transportlöfte, innebärande ett åtagande att utföra en transport
  (a) själv eller med sitt folk i tjänsten eller
  (b) med anlitande av undertransportör som medhjälpare;
(2) transportförmedlingslöfte, innebärande ett åtagande att anskaffa en lämplig transportör och i samband därmed i vissa avseenden »organisera» transporten (utöva rena speditörfunktioner).

Enligt vedertagna regler om kontraktsbundenhet och förpliktelsers innehåll innefattar alternativ (2) blott ett ansvar för culpa in eligendo, under det att alternativ (1) avser ett ansvar för fullgörandet av själva transporten. Om fullgörandet sker med eget folk eller genom anlitande av särskild medhjälpare för uppfyllandet av obligationen på grundval av kontraktet är likgiltigt i förhållande till kunden, som i båda fall har att hålla sig till sin kontraktspart.

lig terminologi. Själva transportlöftet har icke annan karaktär än i det fall, där avgivaren och den som utför transporten är samma person. Det nya är blott det grundläggande faktum, att den kontraherande och den verkställande transportören i stället är olika personer. Detta förhållande beskrives icke särskilt träffande genom att transportlöftet kvalificeras på visst sätt. När R. Beckman, Handbok s. 168, talar om självständigt transportåtagande, avser han därmed något annat, nämligen konossementsförvärvarens av fraktavtalet oberoende och därmed självständiga rätt att åberopa åtagandet enligt konossementet. Självständighet i denna mening har behandlats ovan under 10 med not 6. Begreppet »självständig transportör» behandlas nedan Kap. II:3.

Därmed borde nu, kan man tycka, frågan om rättsverkningarna av att annan än den som utför transporten avger transportlöftet vara färdigt besvarad. Men så är icke förhållandet. Visserligen har en preliminär utgångspunkt för bedömningen angivits, men ej heller mera. Komplikationerna och kompletteringarna är ganska många och fordrar ett klarläggande, innan man i detalj kan studera transportöransvaret vid successiva transporter. De mötande problemen torde kunna samlas under följande rubriker i frågeform:

(a) Blir avgivaren av ett transportlöfte därmed också ansvarig såsom transportör i förhållande till transportkunden, oavsett att han själv icke utför transporten?

(b) Kan vem som helst annan än den som utför transporten avge transportlöfte med verkan, att han ansvarar mot kunden som transportör?

(c) Kan samma rättsverkningar som genom avgivande av ett transportlöfte utlösas genom blotta omhändertagandet av godset och utförandet av transporten?

(d) Kan transportöransvar, utlöst genom avgivandet av ett transportlöfte, upphöra genom att någon annan än avgivaren omhändertar godset och utför transporten?

ad (a). Inledningsvis må fastslås, att man kan begagna två principiellt alldeles motsatta utgångspunkter. Enligt den första utgår man grovt taget från att den som själv sluter transportavtalet (i eget namn) skall anses vara transportör. Den andra innebär, att man däremot såsom transportör i princip betraktar den person, vilken faktiskt verkställer transporten.[2] Denna principiella skillnad i utgångspunkt har orsakat betydande svårigheter, t. ex. vid arbetet på den internationella konvention rörande luftbefordringsavtal, som utförs av annan än den kontraherande transportören.[3] I detta fall uppnåddes slutligen samförstånd genom anlitande av metoden att s. a. s. identifiera den kontraherande transportören (the contracting carrier) med den verkställande (the actual carrier) och därmed anse båda vara i egenskap av lufttransportörer underkastade den internationella luftbefordringskonventionens tvingande reglering.

Svenska jurister synes allmänt ha begagnat den första utgångs-

[2] Jfr t. ex. Pontavice i The Stockholm Colloquium 1965 s. 179. Åtskilliga belägg för den första utgångspunkten anföres strax här nedan.

[3] Jfr Riese i Luft- und Weltraumrechtliche Gegenwartsfragen (1958) s. 5 och i RabelsZ 26 (1961) s. 613, Sidenbladh i SvJT 1963 s. 16, Schmidt-Räntsch i Festschrift für Riese s. 479 ff., McNair s. 228 f.

punkten. Sålunda har det redan i äldre svensk transporträttslig doktrin konstaterats att det ingalunda »är nödvändigt, att en fraktförare själv verkställer det erforderliga arbetet».[4] Samma uppfattning torde avspeglas i rättspraxis. Belysande är särskilt HD:s avgörande i målet NJA 1947 s. 539. Ett rederi hade till fullgörande av sitt transportåtagande förbundit sig att ombesörja första delen av transporten per järnväg från avsändningsorten (i Norrland) till fartyget i lastningshamnen (Narvik) såtillvida, att rederiet anmodat avsändaren att sända godset med järnväg samt tillhandahållit avsändaren medel till gäldande av fraktkostnaden. HD uttalade, att rederiet härvid handlade i egenskap av fraktförare, och domstolen tillämpade på järnvägstransporten allmänna transporträttsliga principer såtillvida, att godset ansågs skola betala frakten (domens innebörd diskuteras närmare nedan). I målet NJA 1952 s. 12 rörande genomgångskonossement för oceanfartyg-lokalfartyg framhöll HD, att konossementen, ehuru oceanrederiets transportlöfte omfattade transporten i dess helhet, aldrig givit anledning anta att oceanrederiet själv skulle vara fraktförare även med avseende på den efterföljande lokala transporten med fartyg. Fastmera förhöll det sig så, att lokalfartygstransporten i grunda farvatten uppenbarligen icke hade kunnat utföras med oceanfartyg.[5]

En förutsättning för att man inom sjörätten skall kunna följa denna uppfattning är, att fartygets identitet icke har så central betydelse, att den måste innefattas i transportlöftet. Med äldre tiders i kvalitet oerhört växlande fartygsbestånd var det naturligen något för avtalet alldeles grundläggande, att visst överenskommet och i dokumentet namngivet fartyg också verkligen utförde transporten.[6] När det gäller certepartier är situationen väl i huvudsak på denna punkt alltjämt densamma. Men när det gäller styckegodstransporter i linjefart — det område vartill denna framställning i stort sett har begränsats — är läget ett helt annat. Linjefart bedrives i dag allmänt med modernt tonnage av jämngod kvalitet, och det blir därför för lastägaren av ganska underordnad betydelse, vilket individuellt fartyg som kommer att faktiskt utföra transporten över den avtalade sträckan. Konosse-

[4] Hammarskjöld s. 47—48.

[5] I detta sammanhang må även erinras om NJA 1949 s. 289, där postverket (och icke det av postverket anlitade rederiet) torde ha betraktats som ansvarig gäldenär gentemot avsändaren.

[6] Johanssen i TfR 1896 s. 205 betecknar det som konossementsförpliktelsens kärna, att denna förpliktelse är helt knuten till ett bestämt fartyg. Sjølovskommissionen motiver 1920/21 s. 3 talar om »fragtavtale i egentlig forstand, som forutsetter at det drejer sig om en sjøtransport med bestemt skib».

menten brukar också vara utrustade med vittgående substitutionsklausuler, enligt vilka det står redaren fritt att utföra transporten med det fartyg han önskar. Konossementets tidigare bundenhet vid visst fartyg måste därför numera sägas ha väsentligen uppluckrats.[7] I stället har transportavtalet blivit hårdare knutet till själva godset som det centrala. Konossementets förutvarande fartygsbundenhet har sålunda kommersiellt försvunnit, och mottagningskonossementet har som dokumentstyp bekräftat denna utveckling. Avtal om transport av styckegods har frigjorts från avtal om hel- och delbefraktning. »Ainsi le contrat de transport a pour objet la marchandise, alors que l'objet de l'affrètement est le navire et sa conduite à destination.»[8] Substitutionsmöjligheten i styckegodsfart bör under dessa förhållanden icke tillåtas förändra rättsverkningarna av transportlöftet. Detta är ett huvudargument till förmån för ståndpunkten, att transportöregenskapen icke skall behöva vara knuten till utförandet av transporten.

Svenska konossement upptar regelmässigt åtminstone någon bestämmelse om substitution. Vanligt är, att bestämmelsen om substitution sammanföres med bestämmelsen om transhipment (rätt till omlastning, se närmare nedan Kap. II:9). Detta ligger såtillvida nära till hands, som varje byte av fartyg *under resa* innebär en omlastning.

Ofta förekommande är följande lydelse:

(7)

»Whether expressly arranged beforehand or not, the Carrier may carry the goods to their destination by the vessel named herein or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or other persons or companies, or by land or air transport, proceeding either directly etc.»

(The Scandinavian West Africa Line, AB Broströms Tender Service, Thorden Lines.)

Dessa och snarlika formuleringar går tillbaka på Conlinebill.

Det förekommer även, att substitutionsmöjligheten har indragits i själva löftesmeningen. Se t. ex. Brodin Line/Rederi AB Disa, Poseidon och Ångfartygs AB Tirfing.

I fart på Förenta staterna användes ofta mera komplicerade formuleringar än de hittills citerade, beroende på amerikanska skrivvanor, dikterade av domstolarnas obenägenhet att godta annat än mycket detaljerade och konkret hållna klausuler. Här må följande två exempel anföras:

(8)

»The carrier or master, in its or his discretion, at any time and place, whether or not the reason for its or his action or inaction was known at time of receipt of the goods, once or oftener and without notice to shipper or consignee: a) may substitute another ship, whether owned, operated or chartered

[7] Jfr t. ex. redan ur äldre doktrin Pappenheim s. 218, från nyaste sjörättslitteratur Ramberg i ETL 1966 s. 882 och härovan under avsnittet 4 (a).

[8] Chauveau i ETL 1967 s. 628.

by the carrier or others, or of a different flag, or of a different type or speed, or whether before, during or after loading the goods or any part thereof, and whether the substituted ship arrives or departs or is scheduled to do so before or after the ship named herein etc.»

(Norton Line: Svea, Lloyd och Fredrika.)

(9)

»Whereever the Carrier or Master may deem it advisable, or in any case where the goods are destined for ports or places at which the ship does not call, and particularly but not exclusively where the Port of Discharge from Ship and Destination of the Goods named over-page are not the same, the Carrier may without notice, but at its own expense, forward the whole or any part of the goods before or after loading at the original port of shipment, or any other place or places even though outside the scope of voyage or the route to or beyond the port of discharge or the destination of the goods by water, by land or by air, or by any combination thereof, whether operated by the carrier or by other and whether departing or arriving or scheduled to depart or arrive before or after the ship expected for be used for the transportation of the goods. Etc.»

(De La Rama Lines.)

Det förhåller sig tydligen så, att man enligt svensk rättsuppfattning icke behöver faktiskt utföra i varje fall hela transporten för att räknas som ansvarig transportör med avseende på hela sträckan. Denna uppfattning blir också den naturliga, om man till utgångspunkt väljer att knyta transportöregenskapen till den som gör det kontraktsmässiga åtagandet att transportera.

ad (b). Men den hittillsvarande negativa slutsatsen rörande vad som kräves för att bli kvalificerad som transportör räcker naturligtvis icke som grund för ett positivt påstående av innehåll, att var och en som avger ett transportlöfte (gör ett åtagande att transportera) därmed också skulle bli transportör och bära en sådans ansvar gentemot transportkunden.

Ett sådant påstående strider exempelvis mot ett äldre avgörande av Danmarks Højesteret, refererat i *ND 1907 s. 58.* I detta fall hade en speditör åtagit sig att transportera vissa varor från vagnar i Oberhausen till Helsingör. Lastägaren kände inte till hur speditören ämnade uppfylla sitt åtagande. Denne hade rätt att göra såsom han fann lämpligast. Emellertid hävde lastägaren avtalet med speditören innan transporten hade påbörjats. Det ansågs i fallet, att speditören ämnat fullgöra sjötransporten från Duisburg till Rotterdam med eget tonnage och att även den föregående landtransporten skulle ha ombesörjts av speditören med egna transportmedel. Däremot fann domstolen det icke bevisat att speditören förfogat över eget tonnage jämväl för transportsträckan Rotterdam—Helsingör. Speditören, vilken önskade få halv frakt enligt dåvarande regel i sjölagen

126 §, fick icke domstolens bifall vad det gällde den del av transporten, som inte skulle ha uppfyllts med sådana transportmedel som speditören själv förfogade över. Jfr ang. rättsfallet Grönfors & Hagberg s. 71 och Selvig i TfR 1966 s. 383 f.

Måhända fordras det något mera. Det skulle kanske framstå som förvånande, om vilken privatperson som helst utan verksamhet inom eller förbindelse till transportbranschen — m. a. o. alldeles oberoende av sina praktiska möjligheter att själv eller med hjälp av andra realisera den utlovade prestationen — kunde utställa exempelvis ett konossement med samma verkan som när ett rederiföretag gör detsamma. Eller kan en lastbilsåkare i denna sin egenskap utställa konossement för transporten Göteborg—New York lika väl som Svenska Amerika Linien kan detta?

Frågan blir alltså, vad som kvalificerar som transportör: räcker blotta avgivandet av ett transportlöfte eller kräves därutöver något? Innebörden av denna frågeställning är tvåfaldig. Dels avses därmed, att den som uppfyller kvalifikationerna inte kan undgå det tvingande transportöransvaret. Om en speditör i ett visst läge uppfyller kraven på en transportör, blir han också ansvarig som en sådan och icke blott som en transportförmedlare, dvs. speditör i mera egentlig bemärkelse.[9] Dels avses, att endast den som uppfyller kvalifikationerna får de *fördelar,* som är förknippade med transportöregenskapen. Främst gäller det här de olika med lagreglerna om transportöransvar förknippade ansvarsbegränsningarna. På liknande sätt som man måste uppfylla samtliga villkor för en viss med ansvarsbegränsning förenad associationstyp, måste man här i samtliga avseenden vara kvalificerad som transportör för att åtnjuta en sådans ansvarsbegränsning. »Valet av juridisk ram»[10] är i denna mening begränsat.

När det gäller sjörätten tillkommer, att det genom sin negotiabilitet och sitt uppgiftsansvar i internationell handel särskilt värdefulla och väl inarbetade konossementet är fast bundet vid transportutövaren. Ursprungligen utfärdades konossement enbart av fartygsägare genom deras befälhavare eller agenter. I ett fartygscentrerat regelsystem var det en självklarhet, att ingen annan uppträdde i rollen som transportör och utfärdare av konossement. Detta rättsläge avspeglas alltjämt

[9] Jfr Grönfors & Hagberg s. 65 f. Av samma slag är exempelvis Adlercreutz' utläggning om betydelsen av arbetsgivaregenskapen i boken om Arbetstagarbegreppet.

[10] Uttrycket efter Grönfors i Festskrift till Nial s. 216.

i sjölagens systematik med ansvarsbegränsning, sjöpanträtt m. m., jfr även 153, 156 §§ och närmast följande lagrum samt Haaglagens från ägaren utgående definition på bortfraktare i § 1 a. Här må även erinras om sjölagens 265 och 275 §§, vilka till en början avsåg att täcka blott bare boat-charter.[11] När konventionerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt från 1928 inarbetades i den svenska lagstiftningen, utvidgades stadgandet till att omfatta även underbortfraktare, dvs. tidsbefraktare och resebefraktare. Stadgandets tillämpning förutsätter ett certeparti (eller i varje fall ett transportavtal). Skäl kan anföras till stöd för att tolka stadgandet restriktivt, nämligen den nu antydda historiska bakgrunden.

Bundenheten vid fartyget när det gäller transportavtalet hade naturligen samband med fartygets värde som realsäkerhet, vartill man i äldre tid så starkt anknöt. Gradvis har vi emellertid — såsom tidigare poängterats — bevittnat en sjörättens långtgående frigörelse från fartyget, varvid gäldenärens person (företaget) allt mera trätt i förgrunden vid bedömningen av kreditvärdigheten. Denna utveckling måste, förr eller senare, leda fram till ett erkännande av transportörer utan någon som helst kvarstående fartygsbundenhet. En landtransportör tillåts då att redan i denna sin egenskap utfärda konossement för en sjötransport och åtaga sig transportöransvaret härför. För att trygga konossementets traditionella ställning såsom särskilt lätt omsättningsbart papper lär man dock i sådant fall bli hänvisad till någon annan form för begränsning av godtagna konossementsutfärdare, exempelvis till solventa och såsom seriösa kända transportföretag. Det kvarstående behovet av en begränsning kan förefalla överraskande med tanke på den allmänna förmögenhetsrättsliga principen, att man med rättslig verkan kan förbinda sig till vad som helst (med undantag för vad som är omöjligt för envar). Adjunkten Örtstedt kan, lika väl som ASEA, utlova leverans av ett komplett atomkraftverk — hans enda hinder består i att ingen skulle ta honom på allvar. Skälet att icke tillåta honom lika fritt uppträda som transportör med transporträttslig verkan och utfärda konossement beror på de därmed förbundna särskilda fördelarna av legala ansvarsbegränsningar och möjligheten att utställa det värdefullaste omsättningspapper som den internationella handeln känner. Av bankmässiga hänsyn måste man se till att endast dokument, härrörande från seriösa utfärdare (»parties of repute»), godtas som kugghjul i den internationella handelns maskineri, så att tilltron till dokumenten icke rubbas.

[11] Jfr Schmidt s. 126 f.

Ett intressant och belysande exempel på den praktiska betydelsen av det sagda utgör det konossement, som först lanserats av speditionsfirman Wilson & Co AB och sedan efterbildats av andra landtransportörer. Wilson anger sig däri som carrier och åtar sig i stort sett ett CMR-ansvar (§ 8). Sjö- och lufttransporter följer sina ifrågavarande regler, dock att färjtrafiken i huvudsak på Östersjön (dvs. öster om linjen Hirtshals—Kristiansand) liksom enligt ASG:s och andras villkor betraktas såsom landsvägstransporter (§ 11), jfr CMR art. 2. Maximalsumman för ansvaret har, liksom i lastbilsvillkoren, satts till 200 svKr per kilo (§ 16). Normalt ger transportöransvaret enligt detta dokument bättre skydd för transportkunden än de tvingande rättsreglerna. Där dessa i det särskilda fallet är fördelaktigare, slår de naturligtvis igenom, vilket man klart räknat med vid villkorens avfattning.

Speditören har i detta fall alltså åtagit sig ett transportöransvar och utfärdar ett konossement även då han själv vare sig äger eller genom avtal disponerar över ett fartyg. För den händelse dokumentet icke skulle godtas såsom ett konossement i vanlig bemärkelse, har man tillagt en »negotiabilitetsklausul» av följande lydelse: »Against return of the document to Wilson & Co AB and the payment of freight and other charges resting upon the goods the holder of the original of this document has the right to claim the goods or, in case of loss of the goods, damage thereto or delay, to use the rights following from the general conditions of carriage overleaf. Wilson & Co having signed the document shall have the right to tender the goods, or, in case of loss of the goods, damage thereto or delay compensation therefore to the party presenting the document. Wilson & Co AB shall under no circumstances whatever be obligated towards the first holder or subsequent holders in case the goods or compensation as aforesaid have been tendered to the holder presenting this document.» Denna klausul är byggd på tolkningen av HD:s dom rörande riksgäldskontorets förvaringsbevis, NJA 1961 s. 192. Se härom närmare Hessler, Riksgäldskontorets förvaringsbevis och certificat (1962). Jfr Holtzberg i Ekonomiskt forum 1966 s. 61 f. Utan att dokumentet uppfattas såsom ett konossement skulle man härmed uppnå samma verkningar i negotiabilitetshänseende.

Ett annat exempel erbjuder den amerikanska Federal Maritime Commissions erkännande hösten 1967 av s. k. intermodal carriers, dvs. en ny typ av transportörer utan bindning vid transportmedlet men med uppgift att samordna transporter land-sjö vid samlastning. Sådana tillåts deponera sina ansvarsvillkor på samma sätt som hävdvunna carriers och får utfärda egna konossement för sjöresor utan att vare sig äga eller disponera över några fartyg. Detsamma gäller dem, som faller under det av den amerikanska nationalkommittén av International Cargo Handling Coordination Association skapade begreppet »transmodalists», även det en form av non-vessel operators.

Betydelsen av det sagda framgår även av bankernas bedömning, huru-

vida ett visst dokument är »bankable» eller ej, låt vara att detta är en helt annan fråga än den här behandlade, nämligen vem som godtas som transportör och konossementsutfärdare från transporträttslig synpunkt. Enligt den av banken Glyn, Mills & Co i september 1966 utgivna skriften »Containerisation» skulle tillfrågade större banker vara ense om att utan särskild instruktion som kreditunderlag motta blott rena konossement utfärdade av »a shipping company or its agents», däremot ej ett dokument av landsvägstransportör, »although oldestablished and respectable, if there was any danger that its financial resourses might not be sufficient to meet claims if consignment 'went wrong'» (s. 7). Se även Fairplay, Dec. 1966, s. 27. Ett särskilt solvenskriterium föreslås alltså för andra konossementsutfärdare än fartygsägare resp. fartygsförhyrare och deras agenter (där man historiskt kunde hålla sig till den realsäkerhet som fartyget innebar).

Vilken ståndpunkt som gällande svensk transporträtt skall anses inta har på senare tid diskuterats livligt. Å ena sidan har hävdats, att som transportör skulle godtas endast den som åtagit sig en transport (avgivit ett transportlöfte) och samtidigt skall utföra huvudtransporten åtminstone till någon del antingen med ett eget transportmedel eller med ett transportmedel, som han förfogar över på grund av avtal. Å andra sidan har häremot gjorts gällande, att vem som helst kan uppträda som transportör och även utfärda konossement, utan någon transporträttslig begränsning. Denna sistnämnda uppfattning innebär, att sjörättens frigörelse från fartyget anses vara fullbordad genom godtagande av »non-vessel operators» såsom behöriga att utfärda konossement.

För den första uppfattningen se Grönfors, Allmän transporträtt s. 45, jfr Grönfors & Hagberg s. 67 ff. För den andra uppfattningen särskilt Selvig i TfR 1966 s. 376 ff. och Johan Wetter. Självfallet kan icke ett ungefärligt angivande av transportörbegreppets innebörd åsyfta att ens »i hovedtrekk» besvara »under et och for hele transportretten» (Selvig, a.a. s. 378) en rad frågor om den positivrättsliga lösningen i detalj av olika spörsmål om ansvarssubjekten och ansvarets uppbyggnad. En sådan uppgift har över huvud ingen s. k. definition i modern juridisk argumentation och analys. Allra minst kan detta antas vara åsyftat i en kortfattad lärobok. Avsikten är blott den begränsade att ge en utgångspunkt för konkreta bedömningar — vilket är inte minst pedagogiskt motiverat — och denna utgångspunkt måste givetvis vara förankrad i gällande rätt. Sedan får man i varje fall konkret undersöka läget (jfr vad som redan sagts ovan under avsnittet 1). I vissa typsituationer har givits specialregler, som löser uppkommande problem (exempelvis Guadalajarakonventionen).

Det förtjänar särskilt framhållas, att denna uppläggning icke avser och

ej heller tvingar till att binda frågeställningen vid ett antingen — eller, något som Selvig anför emot densamma (a.a. s. 377, 382). Såsom skall framgå av det följande finns intet som hindrar, att flera personer kan befinnas på en gång och vid sidan av varandra uppfylla transportöregenskapen i förhållande till transportkunden.

En utgångspunkt för bedömningen måste vara, att den avgörande och praktiska frågan vid tillkomsten av Haagreglerna liksom vid de svenska motsvarigheterna med all säkerhet varit, vem som hade *skyldighet* att utfärda konossement. Frågan, vem som hade *rätt* att utfärda konossement, framstod blott som en spegelbild av den förra frågan och hade på sin höjd akademiskt intresse; man slogs då för tiden ingalunda om behörigheten att utfärda konossement såsom något eftersträvansvärt. Ej heller hade man något annat i sikte än ombordkonossementen (märk att enligt den svenska sjölagen 168 § ett genomgångskonossement egentligen icke har uppfattats som ett konossement i lagens mening). I detta läge ansågs tydligen ibland *en viss avtalsfrihet* om rätten att utfärda konossement finnas. Problemet blir då, *hur långt* denna avtalsfrihet går. Går den hur långt som helst eller har den några begränsningar?

Svenska tolkningsdata pekar snarast mot att transportöregenskapen skulle kräva äganderätt eller dispositionsrätt över transportmedlet. Den svenska Haaglagen säger i 1 § a, att med bortfraktare (och därmed behörig konossementsutfärdare) i lagen »förstås den redare eller befraktare som slutit fraktavtal med en avlastare.» Motiven påpekar, att definitionen å bortfraktare i 1 § a är formulerad så att den omfattar jämväl underbortfraktare (NJA II 1936 s. 589). Definitionen är redan av ordalagen att döma (»förstås») uttömmande (jfr Schmidt s. 126 f., Selvig i TfR 1966 s. 383 och Ramberg i SvSjT 1967 s. 2220). Mot bakgrunden av den historiska utvecklingen betyder den, att man utvidgat bortfraktarbegreppet från kontraktsslutande fartygsägare till att avse även förhyrare, vilka underbortfraktar det förhyrda fartyget. Den svenska sjölagens ståndpunkt skulle enligt förarbetena rent av vara ännu snävare. Man säger sig där ha använt termen bortfraktare »för att utmärka den av kontrahenterna vid avtalet, vilken hade att besörja transporten av fraktgodset...» (Wikander, Sjölagsändringar s. 39). Lagrådet och departementschefen antyder sedan, att med bortfraktaren *icke* avsetts att jämställa underbortfraktare, utan dennes behörighet att utfärda konossement skulle få bero på omständigheterna i varje särskilt fall (Wikander, a.a. s. 96, 97 f.). Denna omotiverade olikhet i förhållande till den svenska Haaglagen kan inte godtas, eftersom de övriga nordiska sjölagarna liksom den svenska Haaglagen utan inskränkning anger bortfraktaren som behörig konossementsutfärdare. Man får därför tolkningsvis utläsa samma bortfraktarbegrepp i sjölagen som i Haaglagen.

Av intresse i detta sammanhang är vidare stadgandet i sjölagen 123 § (se närmare nedan Kap. II:6). Detta ger transportören möjlighet att vid successiva transporter och underbortfraktning friskriva sig från ansvarighet

för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vården om godset åvilar en främmande transportör, nämligen om godsets befordran helt eller delvis skall utföras genom annan eller bortfraktaren äger låta befordringen så försiggå. Redan av lagtextens formulering kan man dra slutsatsen, att en transportör icke behöver utföra någon del av transporten själv: det talas ju om att godsets befordran *helt* eller delvis skall utföras genom annan. Därmed är emellertid icke sagt, att man såsom transportör skulle godta någon, som inte till någon del skall utföra huvudtransporten med ett transportmedel som han själv förfogar över på grund av avtal. Tvärtom tyder flera omständigheter på att ett transportlöfte icke ansetts kunna avges av någon annan än den som åtminstone förfogar över något transportmedel för någon del av sträckan. I motiven till paragrafen framhålles inledningsvis, att de situationer som avses är genomgångsbefordran (här använt såsom term för både genomgångstransporter och kombinerade transporter, alltså liktydigt med successiva transporter) och underbortfraktning (Wikander, a.a. s. 161). I alla dessa situationer är det i själva verket fråga om löftesgivare, vilka åtminstone på grund av avtal förfogar över ett främmande transportmedel.

Svensk rättspraxis erbjuder icke några ytterligare klara tolkningsdata. Avgörandet NJA 1947 s. 539 ger icke stöd för ett krav på att avgivaren av transportlöftet nödvändigt skulle utföra *hela* transporten med ett transportmedel, som han själv äger eller disponerar över på grund av avtal. Men domen kan ej heller tas till intäkt för satsen, att man såsom transportör för hela transportsträckan godtar *endast* den som *åtminstone till en del* skall utföra huvudtransporten med eget transportmedel. Den tar över huvud icke ställning till frågan, vilka kategorier som kan anses på detta sätt kvalificerade. Vad domen kan anses utvisa är blott, att en person med nyss angivna egenskap *kan* godtas som transportör i varje fall i den meningen, att han berättigas att ur godset täcka sig för vissa frakt- och vårdkostnader (jfr Ramberg i Nordisk spedition 1963 nr 4 s. 15). Detta är desto mera naturligt som avgivaren av transportlöftet i detta fall tillhörde så att säga transportörkategorien (var redare) och själv skulle utföra den viktigaste delen av huvudtransporten. Det är väl knappast troligt, att man som en ytterligare förutsättning skulle kräva, att avgivaren av transportlöftet också tillhandahåller medel för erläggande av frakten för den del av transporten, som han inte själv utför. Detta nämnes visserligen som ett domskäl, men det är ändå svårt att tro, att just denna omständighet skulle vara ett nödvändigt element i transportörbegreppet.

Även om 1947 års rättsfall alltså icke utgör ett direkt belägg för riktigheten av satsen, att såsom transportör kvalificeras endast den som åtminstone till någon del skulle utföra huvudtransporten med eget transportmedel eller det transportmedel som han förfogar över på grund av avtal, är utgången av fallet väl förenligt med denna sats.

Den hittills ifrågasatta förankringen i gällande svensk rätt av kravet på

äganderätt till eller dispositionsrätt över transportmedlet hör, såsom framgår av det sagda, hemma i sjörätten. Man kan fråga, om kravet låter sig överflyttas till andra delar av transporträtten. Gäller det för den som avger transportlöfte, innefattande ett fortskaffande av gods med lastbil? Att äga eller hyra en lastbil är onekligen en ekonomiskt och avtalsmässigt så jämförelsevis obetydlig sak, att flertalet medborgare utan svårighet kan ordna denna detalj. De har så att säga »en praktisk möjlighet» (uttrycket hämtat från Grönfors, Allmän transporträtt s. 45) att själva eller genom annan fullgöra sitt åtagande enligt transportlöftet. Kravet på äganderätt eller dispositionsrätt får därför inte samma mening som vid sjötransporter, där agerandet som redare genom en sådan affärs storleksordning och komplexitet ligger utanför vad medborgare i gemen kan taga sig före. Kravet faller tydligen bort därigenom, att det blir praktiskt meningslöst. I viss mån verkar tydligen kravet som ett solvenskriterium. Den på den europeiska lastbilskonventionen CMR byggda lagstiftningen saknar helt följdriktigt plats för rekvisitet i fråga; avgörande för transportöregenskapen blir blotta transportlöftet (den interna rätten kommer härvid till användning, se SOU 1966:36 s. 39, ty konventionen har ej tagit uttrycklig ställning till problemet).

Att hyra eller förvärva ett flygplan är däremot — såframt fråga icke är om privatflyg o. d. — mera jämställbart med motsvarande transaktioner på sjöfartens område. Här får rekvisitet därför en liknande funktion som inom sjörätten, vilken för övrigt till viss del inspirerat luftbefordringsreglerna. I fråga om järnvägen gäller i och för sig än mera, att rekvisitet kan fylla en funktion i bortsållande syfte, ty vem som helst kan inte uppträda som järnväg (som en järnvägsförvaltning). Genom att järnvägstrafikstadgans och det internationella godsfördragets system med tvingande regler och ansvarsbegränsning uttryckligen gäller blott (koncessionerade) järnvägar, har man dock onödiggjort rekvisitets funktion. Gränsen för det järnvägsrättsliga ansvarssystemet har därmed dragits snävare än motsvarande gräns i sjörätten; en helbefraktare av järnvägsvagn (t. ex. en speditör) kan troligen ej själv uppträda som järnväg och utfärda en järnvägsfraktsedel (men ansvarar däremot normalt enligt särskilda samlastningsvillkor).

Vid vilken tidpunkt måste äganderätten eller dispositionsrätten till transportmedlet — i den mån sådan skulle krävas — egentligen föreligga? För att rätt besvara denna fråga, får man antagligen ta fasta på rekvisitets förut påpekade egenskap att fungera som ett solvenskriterium. Om en stor och ekonomiskt solid biltransportör utfärdar ett konossement för sjötransport utan att ha förhyrt något fartyg, bör detta förfarande godtas, enär en sådan landtransportör har alla möjligheter att senare och i rätt tid ordna denna affär (jfr Falkanger i AfS Bd 6 s. 668). Den lille lastbilstransportören kan man däremot icke lita på så långt, utan han måste redan i avtalsögonblicket effektivt ha iklätt sig redarens roll gentemot transportkunden. Självfallet kan svårbedömda gränsfall uppkomma, men detta är

intet argument mot lösningen — svåra gränsfall uppträder vid all juridisk verksamhet.

Andra nordiska liksom utomnordiska tolkningsdata synes emellertid peka i motsatt riktning mot de svenska och därmed innebära, att såsom behöriga konossementsutfärdare godtas även »non-vessel operators». I de norska förarbetena göres följande för vårt ämne intressanta uttalande: »Der er også den grunn til å gjennemføre betegnelsen 'bortfrakter' at lovens bestemmelser kommer til anvendelse på ham, hvad enten han er reder eller frembortfrakter, eller måskje hverken det ene eller det annet, fordi han har påtatt sig transportforpliktelser uten å eie skib eller å ha sikret sig skib til utførelse av transporten på den tid avtalen er inngått.» (Innstilling 1936 s. 33 f., jfr Selvig i TfR 1966 s. 383 och Kleiven i AfL Bd 3 s. 312.) En jämförelse med det nyss citerade uttalandet i den svenska sjölagens förarbeten ger onekligen belägg för att de mest olikartade uppfattningar i en grundfråga ansetts kunna beredas utrymme inom ramen för en enhetlig nordisk lagstiftning. Det förtjänar anmärkas, att Jantzen, som deltog i utarbetandet av den norska sjölagen jämte motiv, själv har gjort sig till tolk för en alldeles motsatt uppfattning, nämligen att såsom bortfraktare kan uppträda blott »enhvar som disponerer over skib, hvad enten det er som eier, leier eller befrakter . . .» (Godsbefordring s. 1).

Haagreglernas originalavfattning på franska använder uttrycket, att termen transportör »comprend» ägare och förhyrare av fartyg, som ingår transportavtal med en avlastare; den engelska översättningen begagnar verbet »includes». Sett mot bakgrunden av att detta historiskt innebär en utvidgning från ägarkategorien till förhyrarna vore det naturligt att se definitionen som en uttömmande uppräkning. Av auktoritativa uttalanden i doktrinen framgår dock, att så icke har skett utan att definitionen uppfattats blott som en exemplifiering. Carver anför, att termen »carrier» omfattar »anybody who enters into a contract of carriage with a shipper, e. g. a forwarding agent, if the shipper's contract with him is one of carriage and not of agency . . .» (s. 251 not 92). Beträffande betydelsen av ordet »includes» i legaldefinitionen anför Scrutton: »The use of this word suggests that the definition is not exhaustive, and, if so, the term 'carrier' might include a freight agent or forwarding agent or carriage contractor in cases where by issuing a bill of lading he enters into a contract of carriage with a shipper» (s. 405). Samma ståndpunkt synes för lufträttens del intas av McNair s. 229 överst och s. 376 vid not 99 samt av Shawcross & Beaumont s. 418. Scrutton (a.st.) antyder för övrigt, att fältet icke skulle vara helt fritt: »It does not include a stevedore.»

Även material från andra rättsområden kan anföras till stöd för motsvarande ståndpunkt. Som ett typiskt exempel från tysk rättslitteratur kan anföras den definition, vilken upptas i den största moderna handboken i sjörätt: »Verfrachter ist diejenige Vertragspartei, die sich verpflichtet im eigenen Namen die vereinbarte Beförderung durchzuführen.» (Schaps &

Abraham s. 260.) Hammarskjöld inför just efter tysk förebild i svensk rätt definitionen, att fraktavtalet är ett arbetsbetingsavtal, varigenom en person åtar sig att fortskaffa och vårda en sak (Hammarskjöld s. 3, upprepad hos exempelvis Schmidt s. 46). Det är alltså här själva transportlöftet som skjutes i förgrunden såsom avgörande, vilket alltjämt sker i exempelvis förarbetena till 1936 års sjölagsändringar (Wikander, Sjölagsändringar s. 162, 163 f.). Av blotta definitionerna framgår ej, att något ytterligare skulle krävas. Riktigt säker kan man emellertid ej vara på innebörden av lösryckta definitioner och på om deras upphovsmän verkligen avsett att ta ställning till vårt problem genom sina formuleringar. Ibland synes det snarast framgå av kompletterande uttalanden, att man i själva verket utgått från att den kontraherande faktiskt disponerat över ett transportmedel. (Se som exempel Abraham s. 99, det finstilta stycket efter definitionen.) Huvudintrycket är dock, att någon begränsning merendels icke uppställts. Detta överensstämmer också med exempelvis amerikanska järnvägars praxis att utfärda konossement, omfattande förutom järnvägssträckan en efterföljande sjösträcka. Även dylika engelska konossement anses vara utfärdade av en »carrier» i Haagreglernas mening, också när godset vidareförsänds med ett i förhållande till järnvägen självständigt rederi (Carver s. 260). I amerikansk rätt kommer dock ett slags begränsning efter en solvensbedömning in bakvägen därigenom, att blott en »common carrier» är behörig att utfärda konossement, och för att vara en sådan skall man exempelvis vara yrkesmässigt verksam och bedriva verksamheten på ett branschmässigt sätt. Den invecklade amerikanska common carrier-doktrinen är för närvarande föremål för undersökning av en svensk forskare och skall här ej närmare behandlas.

I konflikten mellan svenska och utländska tolkningsdata är det med hänsyn till önskvärdheten av uniformitet nödvändigt att lämna företräde åt de senare. Den moderna utvecklingen av transportmetoderna har också medfört, att frågan fått ett praktiskt intresse som den tidigare saknat. Transportörbegreppet får med hänsyn till anförda skäl — menar jag numera — förstås med samma vidsträckta omfattning som tycks vara fallet i Haagreglernas egen anglo-amerikanska miljö, vilket också våra norska grannar synbarligen har gjort. Avgivandet av ett transportlöfte får därför anses ge upphov till transportöransvar och behörighet att utfärda konossement. Dispositionsrätten, vilken historiskt har begagnats som ett fast och lättillämpat ehuru icke alltid särskilt träffande solvenskriterium, har därmed spelat ut sin roll. I förhållande till bankerna och konossementskunden måste det dock, för att upprätthålla förtroendet för konossementet i internationell

handel, ersättas med en annan och friare solvensprövning.[12] Bankerna är sålunda icke benägna att såsom »bankable» erkänna andra konossement än sådana, vilka utfärdats av »parties of repute».[13] Där banker icke är inkopplade, beror det på dem som i övrigt handlar med konossement huruvida dokumentet godtas såsom härrörande från en seriös utfärdare; något fast solvenskriterium finns icke.

Gränsen mellan transportöransvar och speditöransvar kan med ledning av det sagda i svensk rätt bestämmas sålunda. Av det flera gånger omtalade avgörandet NJA 1947 s. 539 framgår, att rederiet under där rådande omständigheter ansågs ha åtagit sig även transporten per järnväg fram till lastningshamnen på sådant sätt, att rederiet åtminstone i visst avseende handlade som transportör också för denna del av transporten, ehuru det icke ens skulle kunna verkställa densamma med egna transportmedel. Det skulle också ha varit möjligt för rederiet att i fråga om järnvägstransporten blott utverka ett transportåtagande från järnvägens sida för lastägarens räkning. I sådant fall hade rederiet varit verksamt endast i egenskap av transportförmedlare, m. a. o. speditör (forwarding agent) i egentlig mening.[14] I sistnämnda situation föreligger från rederiets sida intet transportlöfte, som täcker järnvägsdelen av transporten, och om något transportöransvar för denna del av transporten kan då icke bli tal.

Det förekommer i betydande utsträckning att svenska speditörer icke blott förmedlar transporter utan även organiserar s. k. samlastningstrafik (consolidated shipments). Detta innebär, att speditören i syfte att uppnå billigare frakter sammanför gods från olika uppdragsgivare, vilket han sedan i eget namn transporterar som en enda sänd-

[12] Inom ramen för denna kan det naturligtvis få betydelse, om utfärdaren har dispositionsrätt över ett fartyg och därför har en praktisk möjlighet att fullgöra sitt åtagande. Selvig, som starkt har kritiserat uppställandet av dispositionsrätten som ett kriterium för behörighet att utfärda konossement, uttalar i ett sammanhang sålunda: »Det må selvsagt erkjennes at det transportmiddel den kontraherende transportør disponerer over kan få betydning ved den transportrettslige klassifisering av det transportløfte som er avgitt. Det er imidlertid ikke de eneste fortolkningsdata» (TfR 1966 s. 385). Och senare heter det: »Dette innebærer nok at den kontraherende transportør normalt ikke får noe transportøransvar med mindre transporten faktisk utføres av transportmiddel som han eier eller disponerer over efter avtale med dets eier» (s. 386). Detta sistnämnda uttalande hänför sig till ett specialfall.

[13] International Chamber of Commerce, Report on containers, April 1967 (med avseende på dokument till grund för remburs).

[14] Så är de hävdvunna genomgångskonossementen regelmässigt konstruerade, se nedan Kap. III.

ning under gemensamt transportdokument. Om speditören i detta läge utställer konossement till varje enskild kund, är han enligt förut angivna principer bortfraktare i sjölagens mening och transportör enligt allmänna transporträttsliga regler. Han ansvarar då såsom en bortfraktare och transportör.[15]

Speditörerna kan till sina kunder utställa ett dokument med beteckningen Forwarding Agents Certificate of Transport (FCT). Detta dokument innehåller både ett mottagningserkännande och en förbindelse att låta utlämna godset på destinationsorten; det ansluter sig härigenom nära till ett normalt transportlöfte. Däremot undantas uttryckligen fortskaffningsplikten (och vårdplikten under själva resan) därigenom, att de allmänna speditionsvillkoren sägs vara tillämpliga och speditören endast handla såsom transportförmedlare.[16] Papperet är egentligen tänkt att fungera som ett handtag, i vilket man bekvämt skall kunna hålla de underliggande transportdokument, vilka utställes successivt allt efter som transporten fortskrider. Ett syfte med denna ordning är att skynda på rembursförfarandet. Om dokumentet användes på detta sätt, föreligger varken transportlöfte eller transportöransvar. Användes det däremot i den närmast förut angivna samlastningssituationen i stället för konossement i syfte att kringgå tvingande lagstiftning, är det troligt att domstolarna icke respekterar ett dylikt förfaringssätt. För den händelse att dokumentet begagnas väl icke i nämnda syfte men ändock i situationer, där speditören liksom en redare disponerar över ett fartyg och till sina kunder utställer FCT, är det möjligt att dokumentet genom sin konossementsliknande utformning skulle befinnas vara så »otillåtet missvisande»[17] att ett transportlöfte med åtföljande transportöransvar skulle antas föreligga.[18] Det är alltså tydligt, att övergången mellan begreppet speditör och transportör kan vara flytande, ett förhållande som uppmärksammades och kommenterades på ett intresseväckande sätt redan av Hammarskjöld.[19]

[15] I praktiken förekommer, att vissa speditörer vid samlastningstrafik (särskilt i fråga om bil eller järnväg) i särskilda villkor åtar sig visst transportöransvar. Jfr Ramberg i SvSjT 1967 s. 2222.

[16] Därför kan man icke, såsom sker i Industriförbundets m. fl. organisationers remissvar den 7 mars 1967 (stencil) s. 15, beskriva FCT såsom innefattande »en oåterkallelig utfästelse att *befordra* varan till viss ort» (kurs. här).

[17] HD:s uttryckssätt i NJA 1951 s. 138 (rörande verkan av s. k. paramountklausul i icke Haaglagsbunden fart).

[18] Sagda resultat motiveras närmare av Grönfors & Hagberg s. 62 ff.

[19] Hammarskjöld s. 44 ff.

ad (c). När man, såsom i det föregående skett, ställer själva transportlöftet i centrum såsom medel att utlösa transportöransvaret, måste man samtidigt uppmärksamma, att detta löfte icke obetingat tycks behöva avges uttryckligen. Samma rättsverkningar kan utlösas genom andra åtgärder från en transportörs sida, exempelvis omhändertagande av godset — eventuellt fordras något mera — i och för utförande av en transport. Lättast låter sig denna företeelse förstås såsom avgivande av ett transportlöfte genom konkludent handlande. Önskar man undvika den onekligen vaga rättsfiguren konkludent handlande (tyst transportlöfte), kan man givetvis nöja sig med att ange det yttre uppträdande, som verkar ansvarsutlösande, t. ex. godsets omhändertagande för vidare transport. Att denna modell kan användas är en viktig iakttagelse att hålla i minnet vid det fortsatta studiet av successiva transporter.

Vissa internationella konventionstexter förutsätter klart ingående av ett transportavtal genom konkludent handlande. Enligt luftbefordringskonventionen art. 30 skall i fråga om varje transportör, som mottagit godset, anses som hade han slutit avtalet. Enligt CMR art. 34 inträder varje följande transportör genom att mottaga godset och fraktsedeln som part i transportavtalet på de villkor, som anges i fraktsedeln. I de svenska CMR-motiven kommenteras detta på följande sätt: »Varje fraktförare . . . blir . . . ansvarig gentemot den förfogandeberättigade icke blott för den deltransport som han själv utför utan för hela befordringen. — Genom att mottaga godset och fraktsedeln får således en efterföljande fraktförare samma ställning av part i förhållande till den förfogandeberättigade som om han själv ingått det fraktavtal, som framgår av fraktsedeln.»[20] Här kräves alltså ett mottagande av icke blott godset utan även den åtföljande fraktsedeln. Mönstret är hämtat från järnvägsrätten, nämligen det internationella godsfördraget art. 26, där dock det senare ledet i den konkludenta handlingen — mottagandet av fraktsedeln — har en särskild karaktär genom järnvägsfraktavtalets principiella konstruktion som ett realavtal.[21]

Situationen i sjörätten är mera komplicerad. Bestämmelsen i sjölagen 123 § förutsätter tydligen, att en kontraktsrelation i förhållande till kunden kan grundas på godsets omhändertagande för transport. Detta förhållande skall undersökas närmare nedan (Kap. III: 8).

[20] SOU 1966:36 s. 89.
[21] Se ovan Kap. I:4 vid not 10 och nedan Kap. III:2.

Här räcker konstaterandet, att transportlöftet även i hithörande fall kan ersättas av visst konkludent handlande (visst uppträdande).

ad (d). En konsekvens av de nu fastslagna principerna blir, att flera transportörer kan bli ansvariga samtidigt med avseende på en och samma transportsträcka. Av två transportörer kan t. ex. den ene avge ett transportlöfte avseende hela den aktuella transportsträckan, medan den andre i fråga om senare delen av samma sträcka blir ansvarig som transportör genom att omhänderta godset för transport fram till bestämmelseorten (konkludent eller tyst transportlöfte). Allmänna förmögenhetsrättsliga regler borde då rimligen leda till att båda transportörerna ansvarar parallellt i egenskap av transportörer för den sista sträckan. En motsvarande ansvarsparallellitet bör föreligga vid underbortfraktning, där den ene transportören har kontraherat med kunden genom att avge ett transportlöfte och den andre kommit i kontraktsförhållande till kunden genom att faktiskt omhänderta godset för transport.

Om inga avvikande positivrättsliga lösningar finns, bör man också utgå från det antydda mönstret för avtalsbundenheten. Avvikelser finns dock i flera avseenden, och dessa skall undersökas senare i detalj. För en inledande skildring av transportlöftet och dess funktion är det nödvändigt att här i korthet visa på möjligheten för en transportör att undandraga sig sitt tidigare åtagande därigenom, att en annan transportör omhändertar godset för transport och därmed bär transportöransvar i förhållande till kunden.

I nordisk sjörätt har lastägarens (underbefraktarens) ställning i förhållande till dels tids- eller resebefraktaren och dels fartygsägaren-redaren prövats och diskuterats i några uppmärksammade rättsfall. I ett avgörande från början av detta århundrade utgick Norges Høyesterett från att kaptenens utfärdande av konossementet sker på redarens-fartygsägarens vägnar.[22] Tidsbefraktarens åtagande ansågs innebära endast att lastägaren skulle få ett av kaptenen på redarens vägnar undertecknat konossement. I en dylik situation föreligger intet transportlöfte från underbortfraktarens sida.

I svensk rättslitteratur har sedermera framhållits, att det blivit allt vanligare att tidsbefraktaren eller hans agent utfärdar konossement i eget namn eller låter fartygsbefälhavaren underskriva konossement försedda med tidsbefraktarens firma. Konossementet framträder då som en manifestation av ett »självständigt transportlöfte» från tids-

[22] ND 1903 s. 331 (Vestlandske Kyst).

befraktarens sida.[23] Därav bör då, menar man, följa ett transportöransvar för tidsbefraktaren. Denna uppfattning har också klart utvecklats av Schmidt icke blott för de fall, i vilka ett linjerederi, dess agent eller fartygsbefälhavaren utställer konossement på linjerederiets vägnar och i dess namn, utan även för den händelse att befälhavaren utställer konossementet utan att ange, att detta sker för linjerederiet, men formuläret i huvudet upptar linjerederiets namn. Motiveringen härför är det redan inledningsvis påpekade behovet av företagscentrerade rättsregler i sjörätten: »Även om lastägaren skulle ha kännedom om, att fartyget tillhör en främmande redare, bör han kunna rikta sina krav mot linjerederiet (tidsbefraktaren). Så snart konossementet bär linjerederiets namn i sin överskrift bör lastägaren kunna lita på att detta rederi också står bakom transporten och att han skall bli betjänad på samma sätt som linjerederiets övriga kunder.»[24]

Denna uppfattning torde överensstämma med uppfattningen i tysk rätt efter 1937 års ändringar av HGB med anledning av Haagreglernas införande.[25] Med avseende på denna sistnämnda situation kom emellertid den svenska HD att, i nära anslutning till ett avgörande 1955 av Norges Høyesterett,[26] att välja en rakt motsatt lösning.[27] Vad som i målet var uppe till bedömning var uteslutande uppgiftsansvaret — godsemottagarens självständiga rätt, grundad enbart på konossementet, vilket icke innefattade någon hänvisning till transportavtalet mellan befraktaren och tidsbefraktaren (underbortfraktaren). Konossementet hade utställts av dennes agent och på dennes formulär men »For the Master». Domstolen förklarade, att agenten måste anses ha utställt konossementet på fartygsbefälhavarens uppdrag och icke kunde vid dettas undertecknande anses ha företrätt linjerederiet-underbortfraktaren. Fartygsbefälhavaren hade m. a. o. förpliktat blott fartygsägaren (den egne redaren). Även om godsemottagaren av dokumentets firmatryck i avsaknad av upplysning om att fartyget icke tillhörde linjerederiet kunnat bibringas föreställningen att detta vore fartygets ägare, kunde det icke föranleda att linjerederiet gjordes ansvarigt på grund av konossementet.

Rättsfallet innebär att, så snart godset har lastats ombord och befälhavarkonossement utställts utan att detta kan anses ha skett för

[23] Schmidt s. 126 f. Terminologin har kritiserats ovan not 1.
[24] A. a. s. 127.
[25] Se Gramm, passim, särskilt s. 81—83 och 159.
[26] ND 1955 s. 81 (Lysaker).
[27] NJA 1960 s. 742 (Lulu).

linjerederiet, det ursprungliga transportlöftets rättsverkan åtminstone i vad angår uppgiftsansvaret icke kan åberopas av godsemottagaren; så länge mottagarens rätt endast grundas på konossementet, kan mottagaren hålla sig enbart till fartygets ägare (redare) såsom den förpliktade. Genom en underbortfraktning kan sålunda den ursprunglige transportören i det berörda hänseendet undandraga sig den en gång åtagna transportförpliktelsen. Utgången av målet strider onekligen mot lastägarnas lätt insedda kommersiella intresse att kunna välja transportör (avtalspart) och sedan hålla sig till den utvalde. Ett belägg härför utgör uppdykandet efter detta avgörande av särskilda kontraktsvillkor med syfte att garantera, att den ursprunglige transportören (linjerederiet) kvarstår i sitt ansvar även gentemot konossementsförvärvare.[28]

Vad beträffar successiva transporter öppnar sjölagen 123 § en möjlighet för den kontraherande transportören att friskriva sig från ansvar för godset, medan detta befinner sig i annan transportörs vård. Därmed upphör ansvarsparallelliteten på liknande sätt som i underbortfraktningssituationer. Motsvarande verkan har i ett mycket uppmärksammat avgörande av den svenska HD tillskrivits generella omlastningsklausuler med avseende på den rena omlastningssituationen.[29] Här har möjligheten att undandraga sig ett redan existerande transportöransvar för den som ursprungligen åtagit sig transporten dock icke ansetts vara hundraprocentig, ty i vissa lägen har ansvarsparallellitet ansetts kunna tvångsmässigt föreligga.

I annat sammanhang skall såväl underbortfraktning (Kap. II: 8) som omlastning (Kap. II: 9) granskas i sina enskildheter med avseende på transportöransvaret. Vad här sagts torde räcka för att belysa, hur rättsverkningarna av ett transportlöfte kan — helt eller del-

[28] Ett exempel på en s. k. anti-Lulu-klausul med dylik innebörd är följande av Näringslivets Trafikdelegation formulerade tilläggsbestämmelse till klausulerna 11 och 12 i Scanconcertepartiet: »The Owners [bör vara: Carrier] shall remain responsible for the one performance of this Charter, even if the carrying vessel belongs to a third party.» Vidare kan konossementen uppta tydliga hänvisningar till fraktavtalet, så att tredje man ej längre kan sägas grunda sin rätt enbart på konossementet. Det förekommer också i praktiken, att befraktaren till lastemottagaren överlåter sin rätt enligt fraktavtalet för att därmed säkerställa den sistnämndes möjlighet att hålla sig till linjerederiet. Med åtgärder som dessa söker man i praktiken att begränsa inverkan av HD:s avgörande. En instruktiv bild av vilken oro Lulu-målets utgång medförde i sjöfartskretsar ger ett studium av följande cirkulär från AB Broströms juridiska avdelning, nämligen nr 15/1958, J nris 2, 3 och 7/1959 samt J nr 8/1961.

vis — upphöra i samband med att en annan transportör ådragit sig transportöransvar med avseende på samma transportsträcka.

12. Transportavtalet som avtalstyp och transportlöftet

Härmed har analysen av transportlöftet såsom transportavtalets kärna drivits så långt som synes vara erforderligt för att påbörja den följande undersökningen av de successiva transporternas särskilda rättsliga problem. Det finns dock anledning att i detta sammanhang ytterligare ställa frågan, huruvida de uppnådda resultaten kan påverka försöken att beskriva transportavtalet som avtalstyp.

Försöken att juridiskt klassificera transportavtalet går långt tillbaka i tiden. Under den romerska rättens blomstringstid fanns ett betydande transportväsen.[1] Existensen av detta nödvändiggjorde tillskapandet av rättsregler om transporter och en klassificering av hithörande avtal.[2] De romerska juristerna betraktade transportavtalet från synpunkten av hyra: det var fråga om förhyrning av en sak eller av arbetskraft. Inte förrän i Frankrike under den nya tiden fick man ett transportsystem, som vad beträffar omfattning och effektivitet tål en jämförelse med det romerska. När Napoleons Code civil tillkom år 1804, anknöt man också till den romerska rättens hyressyn *(louage d'ouvrage et d'industrie)*. De tyska juristerna under 1800-talet tillskapade däremot kategorien arbetsbeting, likaledes efter mönster av den romerska rätten sådan denna nu uppfattades. Det är själva arbetsprestationen, som »köparen» ansågs förvärva, och transportavtalet framstår därmed som ett arbetsavtal; den äldsta germanska rättens utgångspunkt i saklegan avlägsnade man sig ifrån.[3] Denna utveckling slutfördes i och med BGB:s reglering av kontraktstypen Werkvertrag.

I Sverige fanns länge ingen samlad transportavtalssyn — sjörätten uppfattades under medeltiden och fram till 1800-talet som ett specialområde, vilket aldrig drogs in i den allmänna kontraktsrätten. Först i civillagsförslagen under 1800-talet (1826 och 1850) möter ett transportavtalsbegrepp, närmast under fransk påverkan, och färdigutbildat

[29] NJA 1962 s. 159 (Gudur).

[1] För uppgifter om transportväsendets historiska utveckling hänvisas särskilt till Rousseau, Histoire des transports (1961).

[2] Se härom och för det närmast följande i svensk doktrin särskilt framställningen hos J. Sundberg, Air charter s. 142 ff.

[3] Jfr härom Grönfors, Befraktarens hävningsrätt s. 10 ff.

som avtalstyp kan transportavtalet i vårt land icke sägas framstå förrän i och med Hammarskjölds avhandling.

Vid beskrivningen av transportavtalet som avtalstyp har man alltid strävat efter att i avtalet igenkänna någon av de klassiska avtalstyperna. När lagkommittén företar det i svensk rätt första försöket till klassifikation i sitt civillagsförslag 1826 (HB 8: 6), ser den transportavtalet som ett slags depositum, under det att lagberedningen i sitt förslag 1850 (HB 10: 11) redan har givit uttryck för en annan uppfattning, nämligen att bestämmelserna om transportavtal lämpligen bör hänföras under »lega och hyra».[4] Hammarskjöld menade för sin del, att transportavtalet utgör ett arbetsbeting,[5] och denna uppfattning har i fortsättningen kommit att dominera svensk rättslitteratur.[6] Det är därför något för svensk doktrin ovanligt, när Hasselrot säger sig uppfatta transportavtalet såsom en självständig och säreget gestaltad avtalstyp, närmast en art av sysslomannaskap.[7] Anledningen till hans ställningstagande tycks främst ha varit att framhäva kravet på transportörens självständighet, vilket skulle ha förts i bakgrunden i varje fall så snart avtalet kvalificerats som tjänstelega, ett för denne förf. i och för sig aktuellt alternativ.[8] Rodhe föreslog 1951 att man skulle se »befordringsavtalet» närmast som ett slags uppdragsavtal.[9]

Syftet med dessa klassifikationssträvanden har djupast sett varit att försöka finna ett antal färdigt utbildade dispositiva rättssatser, vilka skulle kunna tillgripas, så snart man saknade en uttrycklig reglering i avtalet av något hithörande spörsmål. Belysande är sålunda den metod, vilken Hammarskjöld använder i sitt skolbildande arbete om fraktavtalet.[10] Först klassificerar han fraktavtalet som ett arbetsbeting

[4] Jfr Ask s. 2.

[5] Hammarskjöld s. 3.

[6] Ask, Föreläsningar s. 147, Dahlberg, Föreläsningar s. 81, Wikander, Arbetsbetingsaftalet, särskilt s. 76 och 301, samme förf:s Om det materiella arbetsbetinget, särskilt s. 5, 11, 66, 72 m. fl. st., Björling i Festskrift 1926 till Thyrén s. 504 not 1, Schmidt, Sjörätt s. 46. J. Sundberg, Två transporträttsliga uppsatser s. 14 (även i FT 1962 s. 107) talar om transportavtalet som »en dogmatisk figur särskilt från övriga kontraktstyper och sålunda även från det allmänna arbetsbetinget». Jfr samma bok s. 46 (även i AfL Bd 1 s. 318). Som belägg ur annan nordisk doktrin än svensk må anföras Lando s. 339. Ytterligare hänvisningar hos Ramberg s. 54 not 104.

[7] Hasselrot, Spörsmål s. 202 med not 1, 175.

[8] Jfr Wikander, Arbetsbetingsaftalet s. 268, och Adlercreutz, Arbetstagarbegreppet s. 9. Kravet på transportörens självständighet behandlas nedan Kap. II:4.

[9] Rodhe i SvJT 1951 s. 611.

[10] Hammarskjöld s. 24 ff.

och bestämmer närmare, vad han anser detta innebära. Med stöd härav och med antaganden om vad juristerna »måste avse» i konkreta situationer utvecklar han sedan de olika gällande rättssatserna. Därefter prövar han, i vad mån dessa framdeducerade satser stämmer med sjölagen, järnvägstrafikstadgan etc. Ofta framställer han kritik på de punkter, där överensstämmelse saknas, eller också förklarar han, att oöverensstämmelsen är att uppfatta som ett undantag, beroende på alldeles säregna omständigheter, exempelvis järnvägarnas offentligrättsliga ställning.

Att en dylik rättsvetenskaplig metod icke kan anses motiverad i modern juridik behöver inte närmare utvecklas.[11] Även om tillvägagångssättet skulle accepteras, är därmed icke mycket vunnet. Det saknas nämligen inom kategorien arbetsbeting ett större antal gemensamma rättssatser, som är erkända och oomstridda. Kategorien arbetsbeting rymmer ett heterogent innehåll. Man blir, oavsett den allmänna kvalifikationen, tvungen att nyansera och anpassa de olika rättssatserna allt efter omständigheterna i det konkreta typfallet.[12]

Ej heller som beskrivning av det karakteristiska för transportavtalet är kvalificeringen av detta såsom ett arbetsbeting eller någon liknande avtalstyp upplysande. Med den innebörd Hammarskjöld ger åt kategorien arbetsbeting, får han fram fortskaffandet och vårdandet av godset men ej andra moment, vilka i det föregående befunnits vara karakteristiska.[13] Att hänföra transportavtalet till depositionsavtal gör rättvisa enbart åt vårdmomentet och knappt det. Varken hyra eller lega är kategorier, som ger någon föreställning om fortskaffandet som något väsentligt. Sysslomannaskap, entreprenadavtal, uppdragsavtal eller liknande benämningar är i förhållande till själva transporten såsom syftet med avtalet[14] så intetsägande etiketter, att någon upplysande effekt därmed icke uppnås.

Den här företagna undersökningen har illustrerat, vilken central betydelse transportlöftet måste tillmätas. Skall man så kortfattat som möjligt beskriva de väsentliga momenten i transportavtalet som avtalstyp, förefaller det därför vara lämpligast att hålla sig till transport-

[11] Jfr t. ex. Ramberg s. 36 överst ävensom klara uttalanden rörande faran av en inpassning av fraktavtalet i »den almindelige videnskabelige klassifikation av kontrakter» i Sjølovskommissionen motiver 1920/21 s. 31.

[12] Jfr Nial, Annonsavtalet s. 25.

[13] Nämnda båda moment ingår i Hammarskjölds definition, a. a. s. 3, cit. ovan under 7.

[14] Jfr J. Sundberg, a. st.

löftets element.[15] Kring denna kärna grupperar sig sedan ytterligare detaljregler, varigenom transportlöftets innehåll närmare preciseras och modifieras. Med stöd av det sagda kan ett *avtal om transport av styckegods* — den kategori av transportavtal, till vilken denna undersökning är begränsad — i sin typiska form beskrivas som ett *avtal, vari någon erkänner att han på viss ort (avsändningsorten) mottagit visst gods, förbinder sig att fortskaffa och vårda detsamma samt att i rätt tid utlämna det på annan ort (bestämmelseorten) till rätt mottagare.*

[15] Jfr Rodhe, Lärobok s. 24 nederst: »En fraktförare skall transportera gods, vårda detta och slutligen avlämna det till mottagaren.»

KAPITEL II

NÅGRA FÖR TRANSPORTÖRANSVARET VID SUCCESSIVA TRANSPORTER GEMENSAMMA PROBLEM

1. Inledning

Innan man griper sig an med uppgiften att analysera olika typer av successiva transporter från ansvarssynpunkt, är det nödvändigt att behandla några för transportöransvaret vid dylika transporter gemensamma problem. Detta skall ske i förevarande kapitel, vilket alltså tillsammans med det föregående kan sägas innehålla ett antal förberedande undersökningar, avsedda att utgöra den nödvändiga basen för undersökningen i den därefter följande speciella delen.

All problemanalys förutsätter, att man begagnar ett för undersökningens objekt särskilt anpassat termsystem. Detta underlättar diskussionen genom att erbjuda ett »handtag», vari man bekvämt kan i ett samlat grepp hålla de olika företeelser och funktioner man arbetar med. Den speciella terminologi, som har utarbetats för denna undersökning, redovisas i närmast följande avsnitt (2).

En särskild typ av transporter, som aktualiseras i hithörande sammanhang, är de s. k. accessoriska transporterna. Det finns anledning att i korthet ange, vad som karakteriserar dessa och i vad mån de kommer att uppmärksammas i den fortsatta utredningen (3).

För att man skall ha anledning att över huvud tillgripa några särregler om successiva transporter kräves, att minst två självständiga transportörer skall utföra var sin del av den totala transporten. Om blott en av transportörerna kan kvalificeras som självständig transportör, betraktas nämligen den andre transportören såsom den förstes underordnade medhjälpare. Eventuella komplikationer, härrörande från anlitandet av sådana medhjälpare, utspelas då i det interna förhållandet mellan medhjälparen och den självständige transportören. I förhållande till trafikanten finns blott en transportör resp. en enda transport, låt vara att transportören delvis utför sin prestation genom anlitande av medhjälpare. Vanliga regler om transportöransvar är då tillfyllest. Om en transportör däremot i sin tur anlitar en självständig transportör för utförande av en del av transporten, blir förhållandet

det motsatta; vanliga regler räcker ej, utan man tvingas att uppställa sådana särregler, som utgör huvudföremålet för denna monografi. Det finns därför anledning att redan på detta stadium fixera innebörden i kravet på anlitande av självständig transportör (4).

Detta krav är anknutet till den som verkställer transporten. Ett ytterligare krav, genom vars uppställande åtskilliga situationer uteslutes, är att själva transporten i fråga måste framstå såsom i viss mening sammanhängande, även om den är uppdelad i flera avsnitt. I annat fall har man att göra med flera separata och inbördes av varandra helt oberoende transporter, för vilka anledning saknas att uppställa en särreglering. Kravet på avtal om en sammanhängande transport undersöks därför härnäst (5).

Därmed har undersökningens område i ett par grundläggande avseenden begränsats. Återstoden av kapitlet ägnas åt att behandla vissa för det sålunda avgränsade undersökningsobjektet gemensamma problem.

Till en början klarlägges själva beskaffenheten av det gäldenärsproblem som uppkommer, så snart den kontraherande transportören icke själv utför hela transporten (6). Härefter fixeras den utgångspunkt som sjölagen anger i sin 123 § för bedömningen av ansvaret vid successiva transporter (7). I detta lagrum jämställes underbortfraktningssituationen med den successiva transporten, och det positivrättsliga samband som därmed tillskapats mellan nämnda två typer av transporter, verkställda av annan än den kontraherande transportören, gör det nödvändigt att närmare granska reglerna om transportöransvaret vid underbortfraktning (8). Sjölagen jämställer i det anförda lagrummet även de rena omlastningsfallen med den situationen, att parterna har i förväg avtalat om, avsett eller åtminstone förutsatt, att transporten helt eller delvis skall utföras av annan transportör. Transportöransvaret i rena omlastningsfall undersökes därför också särskilt (9). Det må anmärkas, att hithörande problem är gemensamma för genomgående och kombinerade transporter, i det att omlastningen kan ske till samma eller till annat transportmedel. Det kan i förstone tyckas, att ett par domstolsavgöranden (de s. k. Lulu- och Gudurmålen) fått en alltför framträdande plats i diskussionen. Deras betydelse för den svenska sjörättens inställning till gäldenärsproblemet är emellertid så grundläggande, att denna utförliga analys i själva verket torde vara ofrånkomlig. De uppnådda resultaten rörande gäldenärsproblemet enligt de positivrättsliga utgångspunkterna sammanfattas slutligen (10).

Härigenom har en ram uppdragits för de rättspolitiska synpunkternas relevans. Några allmänna rättspolitiska synpunkter skall omtalas för att därmed ange, i vad mån dylika kan tänkas skänka ledning vid avgörandet av konkreta tolkningsproblem (11).

Avslutningsvis redogöres i korthet för uppläggningen i stort av den följande undersökningen, som behandlar olika typsituationer av transportöransvar vid successiva transporter (12).

2. Terminologiska spörsmål

För att bekvämt kunna diskutera rättsfrågor om successiva transporter behöver man en för ändamålet särskilt avpassad terminologi. Följande anmärkningar rörande vissa i fortsättningen begagnade termer må här förutskickas.

Innebörden av begreppen genomgångstransporter och kombinerade transporter, sammanfattade under benämningen successiva transporter, har angivits redan i inledningen till detta arbete.

När dylika transporter i fortsättningen diskuteras, knytes intresset till det fall, att transporten utföres av två omedelbart efter varandra följande transportörer. Antalet inblandade transportörer kan givetvis i praktiken även vara större (tre, ofta i kombinationen land—sjö—land, eller flera), men principerna förblir desamma, varför dylika fall som regel icke synes kräva särskild behandling. Den förste transportörens del av huvudtransporten benämnes *huvudtransportens första avsnitt,* den andres *huvudtransportens andra avsnitt.*

Det kan hända, att godset före den egentliga transportens påbörjande måste lokalt förflyttas exempelvis från magasin till fartygskaj. En sådan förflyttning kallas inledande accessorisk transport eller *förtransport.*[1] På motsvarande sätt kan godset på bestämmelseorten tas omhand med t. ex. bil och köras från kaj till köparens magasin, avslutande accessorisk transport eller *eftertransport.* Vad som ligger där emellan utgör *huvudtransporten,* i förhållande till vilken de accessoriska transporterna, förtransporten såväl som eftertransporten, framstår som bihang.

Förhållandet mellan nu angivna termer framgår av vidstående skiss (fig. 4).

[1] Uttrycket accessorisk transport förekommer bl. a. i svenska lagmotiv. Se Wikander, Luftbefordringslagen s. 40.

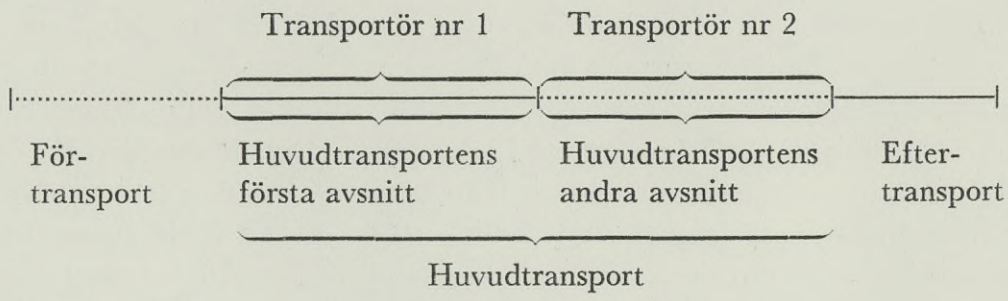

Fig. 4.

Den, som avger ett transportlöfte avseende hela huvudtransporten, kallas *den kontraherande transportören.* Denne kan givetvis lika väl vara transportören nr 1 som transportören nr 2. I den mån den kontraherande transportören ådrar sig ansvar för den del av huvudtransporten, som han icke själv eller med sitt eget folk utför, får han *ansvar för det främmande transportavsnittet.*[2] Den, som utför transporten på det främmande transportavsnittet, kallas *den verkställande transportören.*[3]

Det kan vara från början mellan parterna avtalat, avsett eller åt-

[2] Uttrycket är hämtat från von Laun i ZHR 118 (1955) s. 1 ff.

[3] I Guadalajarakonventionen om flygcharter talas på liknande sätt om »the contracting carrier» och »the actual carrier» (den senare kallades på ett stadium av konventionsarbetet »the operating carrier» eller »the executive carrier»). Jfr ovan Kap. I:11. Vid införlivandet av konventionen i svensk lagstiftning ansågs det »av språkliga skäl mindre tilltalande att i lagtexten använda uttrycket 'verklig fraktförare'», KProp 93/1966 s. 20 f. Däremot används termen »den avtalsslutande fraktföraren», varmed åsyftas »den som med en passagerare eller godsavsändare har ingått ett luftbefordringsavtal och därmed har påtagit sig självständigt fraktföraransvar.» A. prop. s. 22. Termen fraktförare i luftbefordringslagen är blott en tyskpåverkad översättning av franskans »transporteur» och innebär ingen åtskillnad mellan en kontraherande och en verkställande funktion. Sjölagens begreppsapparat är mera komplicerad. Termen bortfraktare betecknar där den kontraherande transportören. Endast på ett ställe förekommer termen fraktförare, nämligen i 123 §, där det talas om det fall att godsets befordran helt eller delvis skall utföras av annan fraktförare eller bortfraktaren äger låta befordringen så försiggå. De båda termerna kan vara använda som synonymer. Men det är även möjligt, att fraktförare avser att beteckna den som utan att ha kontraherat med transportkunden verkställer själva transporten, under det att termen bortfraktare alltid förutsätter att vederbörande också är part i transportavtalet med kunden, vare sig han själv utför transporten eller ej. Bortfraktaren kan med denna terminologi samtidigt vara fraktförare, men med denna term betecknas endast den som utför transporten utan att själv ha kontraherat med transportkunden (i samma mening som den verkställande transportören).

minstone förutsatt,[4] att huvudtransporten skall utföras av flera på varandra följande transportörer. Det sägs då vara fråga om en *särskilt avtalad successiv transport* (särskilt avtalad genomgångstransport; särskilt avtalad kombinerad transport). Det är emellertid också möjligt, att parternas inställning från början varit den helt motsatta, nämligen att hela transporten skulle utföras av en enda transportör, ehuru denne sedan med stöd av en generell omlastningsklausul (transhipmentklausul) ändå låter en annan transportör utföra en del av huvudtransporten. Vi har då att göra med en *enbart klausulreglerad successiv transport.*[5] Ytterligare kan en omlastning tänkas ske med stöd av sedvänja (handelsbruk) eller av en dispositiv eller t. o. m. tvingande regel — ibland föreligger en skyldighet att omlasta[6] — eller också vara obehörig. Dessa fall är dock praktiskt sett icke så vanliga och kräver i denna utredning därför inga särskilda termer.

Nu företagna distinktioner ligger på avtalsplanet. Det blir nödvändigt att göra en ytterligare distinktion, som helt rör det faktiska utförandet av transporten och godshanteringen. När två eller flera på varandra följande transportörer utför var och en sin del av huvudtransporten, är förhållandet vanligen det, att godset måste avlämnas av den ene och mottas av den andre transportören i samband med ett lastnings- och lossningsförfarande. I dylika fall, kallade *omlastningskrävande transporter,* skiljes de olika transportavsnitten åt sinsemellan av ett godshanteringsförfarande. Det finns emellertid även situationer, vilka lämpligen behandlas inom ramen för de successiva transporterna, där det ena transportmedlet tekniskt »glider över» i det andra utan att de olika transportavsnitten skiljes åt av någon mellanliggande godshantering (lastning, lossning och kvittering). Typexemp-

[4] Av djupförhållanden, som är allmänt kända, kan sålunda framgå, att ett anlitat oceanfartyg icke kan utföra en i den successiva transporten ingående lokaltransport. Jfr NJA 1952 s. 12. Det fall, att det avsetts eller förutsatts mellan parterna att omlastning skall företas, beskriver motiven (Wikander, Sjölagsändringar s. 164) sålunda, att det är *från början klart* (kurs. här), att transporten delvis skall utföras genom annan fraktförare. Den här gjorda, grundläggande distinktionen finns i svenskt material redan i SOU 1930:11 s. 74 överst.

[5] Egentligen rör det sig om två indelningsgrunder, nämligen (1) från början avsedd omlastning och omlastning på grund av senare händelse samt (2) särskilt avtalad omlastning och blott generellt klausulreglerad omlastning. Särskilda avtal slutes emellertid i praktiken endast om från början avsedda omlastningar, varför de båda indelningarna ger praktiskt samma resultat och kan användas parallellt.

[6] Se t. ex. Grönfors, Allmän transporträtt s. 81.

let är, att en med styckegods lastad långtradarlastbil för en del av transporten begagnar en bilfärja. I ASG:s ansvars- och befordringsvillkor § 10 andra st. talas sålunda om att »godset är lastat på vägfordon eller järnvägsvagn eller befordras som enhetslaster i storbehållare (containers), flak och dylikt». Denna typ av successiva transporter, vilken kan antas innebära färre risker för godshanteringsskador under vägen, kallas här *omlastningsfria transporter.*[7]

Frågan vem som har rätt att göra gällande ersättningsanspråk på grund av transportavtalet, m. a. o. är taleberättigad, har icke något nödvändigt sammanhang med gäldenärsflerhetens problem och skall därför icke behandlas i denna monografi.[8] Det räcker att beteckna den taleberättigade med en neutral term som *transportkunden* — alternativt varuhavaren, lastemottagaren eller den skadelidande — utan vidare precisering.[9] Endast när reglerna angående flera successiva transportörers ansvar direkt innehåller en begränsning av talerätten, såsom det kompletterande ansvaret gentemot avsändare resp. mottagare i lufträtten,[10] skall en precisering göras.

3. Huvudtransport och accessorisk transport

Såsom framgår redan av vad förut sagts, är det vanligt inom transporträttslig doktrin att göra en distinktion mellan å ena sidan huvudtransport och å andra sidan accessorisk transport. Denna senare är oftast en förtransport eller en eftertransport, men det kan också vara fråga om en accessorisk transport i skarven mellan två avsnitt av huvudtransporten, nämligen mellan två terminaler (inlands- och sjöterminalen) inom samma ort. Den till grund för distinktionen liggande tanken är att skilja mellan huvudsak och bisak. Denna tanke kan utvecklas på två sinsemellan helt motsatta sätt.

Det ena är att säga, att bisaken skall undantas från de regler som gäller huvudsaken och i stället bedömas separat. Så sker exempelvis i följande fall. Motsättningsvis framgår av de nordiska speditionsvillkoren § 18, att en speditör som själv utför transporten ansvarar som

[7] Termen omlastning har därvid ingen »special, or broader, meaning than its normal customary meaning». District Court i avgörandet *Alf Larsen* v. *Insurance Co. of North America,* 1965 AMC 2576.

[8] Med sikte främst på luftbefordringskonventionen har frågan behandlats av Grönfors i Teori och praxis (Festskrift till Karlgren) s. 80 ff.

[9] I norskt juristspråk användes »transportbruker» i samma mening.

[10] Se nedan Kap. III:3.

transportör. Om denna transport är accessorisk till huvudtransporten, exempelvis en förtransport med lastbil av gods ner till kaj för lastning ombord på fartyg, bör denna del av speditörens åtagande betraktas som ett i förhållande till speditionsavtalet fristående transportavtal, och vanliga regler om transportöransvar vid lastbilstransporter blir då tillämpliga i denna del.[1] Det kan också befinnas att huvudtransportens transportör ej har att göra med den accessoriska transporten, vilken i stället anses ske direkt för avsändarens eller mottagarens räkning och på vederbörandes risk samt därför vara helt fristående i förhållande till huvudtransporten.[2]

Den andra metoden är att säga, att bisaken skall följa huvudsakens rättsliga öden (jfr de vanliga resonemangen rörande tillbehör). I vårt fall betyder detta, att den accessoriska transporten icke skall bedömas och juridiskt kvalificeras separat utan följa samma ansvarsregler som huvudtransporten. *Accessorium sequitur principale.* Denna tanke avspeglas exempelvis i luftbefordringslagens regel i 18 § andra st.,[3] enligt vilken befordran vid lastning, avlämnande eller lossning till lands eller sjöss utanför flygplats faller in under luftbefordringslagens reglering, såvida transportören icke lyckas styrka att skadan icke uppkommit under själva ansvarsperiodens luftbefordran — exempelvis genom att bevisa att skadan inträffat under en biltransport av godset från stadscentrum till flygplats. Utan att ta omvägen över bevisregler tillämpas motsvarande tanke i tysk sjörätt, där flodfart, som eljest är särskilt reglerad (»Binnenschiffahrtsrecht»), anses följa sjörättsliga

[1] Grönfors & Hagberg s. 49. Annan mening Selvig i Lov og Rett 1965 s. 275.
[2] Jfr ND 1912 s. 159 (SøHa). Ett parti cyklar avsändes med linjebåt till Köpenhamn och lossades vid Gammelholm. Enligt konossementet skulle cyklarna vidarebefordras till frihamnen, och denna transport ombesörjde rederiet med en hästfora. Genom kuskens vårdslöshet utsattes cyklarna för regn under vidaretransporten. Rederiet ansågs dock ej ansvarigt, enär eftertransporten befanns ha skett för mottagarens räkning. Utgången av målet kan diskuteras med hänsyn till konossementets åtagande att forsla cyklarna till frihamnen och där utlämna desamma. Efter de tryckta bestämmelserna hade kaptenen dock lov att landsätta godset vid Gammelholm och eventuell vidaretransport skulle ske »för mottagarens räkning och på hans risk». En viss oklarhet förelåg genom att vissa strykningar i konossementet hade företagits.
[3] När här, liksom eljest, luftbefordringslagen åberopas, avses därmed såväl den ursprungliga och ännu i förhållande till vissa stater gällande lagen 1937 om luftbefordran som den i luftfartslagen 9 kap. återgivna reviderade texten (»the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol»). Till undvikande av vidlyftighet anges detta i fortsättningen icke särskilt, där någon skiljaktighet mellan de båda versionerna i här behandlade avseende icke består.

regler, om flodtransporten endast är accessorisk i förhållande till högsjötransporten såsom huvudtransport.[4]

Ett särskilt problem blir att avgöra, vad som framstår såsom huvudtransport resp. accessorisk transport.[5] Efter vilket kriterium skall betydelsen av en viss transport avgöras? Är det transportsträckan som är avgörande eller är det frakten?[6] Ofta uppkommer härvid inga särskilda svårigheter, emedan den typiska accessoriska transporten är på ett så iögonfallande sätt underordnad i förhållande till den omfattande huvudtransporten. Det rör sig då om rent lokala transporter före lastning eller efter lossning, exempelvis en biltransport från säljarens lager ned till kaj på en och samma ort. I sådana typfall uppkommer ej heller några svårigheter att avgöra, huruvida en transport skall behandlas som en enhet eller delas upp i en huvudtransport och en accessorisk transport, vilken senares rättsliga behandling i förhållande till den förra just därigenom kommer att framstå som ett särskilt juridiskt problem. Men ibland växer avstånden mellan exempelvis sjöterminal och inlandsterminal i samma stad därhän, att verkliga svårigheter uppkommer. Mellan Rotterdam—Rijnhaven och Rotterdam—Botlek är det 25 kilometer, från Stockholm—Hagaterminalen till Stockholm—Arlanda är det 38 kilometer. Avgörande kan icke vara avståndssiffran isolerad utan det funktionella förhållandet mellan denna transport och resten av transporten. Bedömningen påminner mycket om avgränsningen av de situationer, som i köprättsligt hänseende skall kvalificeras som platsköp (till skillnad från distansköp). Ett försök att avspegla innebörden i bedömningen har gjorts i förarbetena till en konvention om internationella kombinerade transporter genom att från »transport» skilja »short range moving of goods», ytterligare kvalificerat genom tillägget »of an auxiliary nature».[7]

Under vissa förhållanden kan en transport funktionellt tyckas vara accessorisk men tillkommande omständigheter ändå medföra, att en sådan kvalificering måste frångås. Även om Kastrup i ökad omfattning framstår som internationell centralflygplats för Malmö, liksom för hela Örestadsområdet, kräves för godsets förflyttning från Malmö centrum till Kastrup dels bil- och färjtransport, dels att en statsgräns

[4] Schaps & Abraham s. 264.

[5] Jfr i detta sammanhang exempelvis resonemangen (med sikte på intern fransk rätt) hos Ligonie s. 103 ff. om enhet eller uppdelning av transporten i olika avsnitt.

[6] Jfr Vincent s. 70.

[7] CMI Containers 4 s. 9, jfr kommentaren ibid. s. 11.

passeras. Med hänsyn härtill torde yttransporten Malmö—Kastrup under nuvarande förhållanden icke kunna uppfattas såsom blott accessorisk till huvudtransporten.

Den följande undersökningen tar sikte enbart på transportöransvarets anordning i fall, där *huvudtransporten* utföres av flera transportörer efter varandra. Det är dessa fall, som är de ekonomiskt betydelsefulla och samtidigt erbjuder de viktiga juridiska problemen. För övrigt är det vanligen endast huvudtransporter som åsyftas med beteckningen successiva transporter, i varje fall när denna begagnas i mera skarp bemärkelse. Det saknas anledning att i denna undersökning gå utanför den sålunda angivna ramen och inkludera en utförlig och allsidig analys av de accessoriska transporternas problem. Men fall av accessoriska transporter kommer att uppmärksammas, så snart själva tekniken att lösa uppkommande frågor om transportöransvaret och dess fördelning erbjuder något av intresse även för de successiva transporterna i egentlig mening.

4. Kravet på anlitande av självständig transportör

Såsom redan förut (under 1) påpekats, utgör det en förutsättning för tillgripande av särregler rörande successiva transporter, att transporten i fråga utföres av minst två självständiga transportörer. Man har därför anledning att ställa frågan, vad som kvalificerar en transportör såsom självständig.

I svensk obligationsrätt har man i fråga om kontraktsansvar för andras vållande räknat med å ena sidan två grupper av medhjälpare, nämligen underordnade (osjälvständiga) och självständiga medhjälpare, samt å andra sidan substitut. Gäldenären anses svara för vållande endast hos de båda kategorierna av medhjälpare, ej för motsvarande vållande av substitut.[1]

[1] Se närmare Rodhe, Obligationsrätt § 29 vid not 32 ff. Jfr Adlercreutz, Arbetstagarbegreppet s. 412, och Rodhe, Lärobok s. 132 f. I utomobligatorisk skadeståndsrätt arbetar man vanligen med andra distinktioner, nämligen förutom den mellan principal och arbetstagare resp. självständig företagare även den mellan ägare och innehavare resp. ägare och brukare. Skadeståndskommittén begagnar i SOU 1964:31 också en från Rodhe avvikande terminologi, nämligen att man svarar för arbetstagare men inte för underordnad medhjälpare annat än i specialfall. Som underordnad medhjälpare förstår man då exempelvis en bergsprängare eller en hantverkare, som formellt är självständig företagare men reellt står arbetstagaren nära. Någon specialregel om ansvar för underordnad medhjälpare kom aldrig att inflyta i det slutliga förslaget.

Tillämpad på transporträttens område skulle denna begreppsbildning innebära följande. En transportör, som anlitar en arbetstagare eller en underordnad företagare för verkställande helt eller delvis av ett transportåtagande på sådant sätt att han ansvarar för dennes vållande, sägs anlita en »underordnad medhjälpare». Detta motsvarar bl. a. det fall, att en transportör enligt luftbefordringslagen anlitar »sitt folk i tjänsten». Vid successiva transporter, där den kontraherande transportören anlitar en självständig företagare för vilken han ansvarar, sägs den senare vara en »självständig medhjälpare». Om han däremot icke ansvarar för den anlitades vållande utan hans ansvar »stannar vid utväljandet och antagandet»[2] av den anlitade betecknas denne såsom »substitut».[3]

Denna begreppsbildning är rättsligt kvalificerad på sådant sätt, att den skiljer mellan de fall, där »uppdragsgivaren» blir ansvarig för den anlitades vållande och de fall där han icke blir det. En sådan uppdelning av materialet är emellertid icke relevant i hithörande transporträttsliga sammanhang. Vad man här är ute efter är i stället att utesluta enbart de underordnade medhjälparna, ty i sådana fall föreligger i förhållande till transportkunden icke den subjektsflerhet som förutsättes för att de för successiva transporter karakteristiska juridiska problemen över huvud skall aktualiseras. Inom de successiva transporternas ram faller däremot anlitande av såväl självständig medhjälpare som substitut. Den nödvändiga subjektsflerheten föreligger alltså, oavsett om ansvar för den anlitades vållande inträder eller ej; frågan om sådant ansvar är just den som närmare skall undersökas. Man har alltså ett behov av att i en term sammanfatta självständiga medhjälpare och substitut samt avgränsa dem gentemot de underordnade medhjälparna. Detta sker genom begagnandet av termen »själv-

[2] Björling i Festskrift 1926 till Thyrén s. 505 f.

[3] För ett äldre, dogmatiskt tänkesätt var det naturligt att anknyta till uppfattningen, att arbetsbetinget begreppsligt innebar ett garanterande av visst resultat. På grund av denna garanti kvarlåg, menade man, alltjämt en obligation i förhållande till befraktaren även i det fall, att den kontraherande transportören begagnade »substitut»; eller, rättare uttryckt, det kunde aldrig bli fråga om substitut i egentlig mening. Jfr framställningen hos Hammarskjöld s. 72 ff. Såsom Björling påpekar i Festskrift 1926 till Thyrén s. 506 not 1, jämställer också Wikander, Det materiella arbetsbetinget s. 66, medhjälpare och substitut i ansvarshänseende — för övrigt under hänvisning till Hammarskjöld. Att lagmotiven till 1936 års sjölagsändringar ej heller tar upp substitutstanken är naturligt, eftersom Wikander var ledamot av sjölagskommittén och närmast lär ha varit ansvarig för motivens slutliga lydelse.

ständig transportör» (»självständig fraktförare»).[4] Egenskapen av självständighet har i främmande liksom i skandinavisk rättslitteratur ofta framhållits såsom ett essentiellt moment i själva transportörbegreppet.[5]

Detta för transporträtten grundläggande begrepp, vilket sålunda omsluter fall med sinsemellan olika rättsföljder, är till skillnad från den förut diskuterade begreppsbildningen icke rättsligt kvalificerat utan faktiskt kvalificerat efter vissa yttre omständigheter. Man kan fråga sig, vilka omständigheter som härvid blir relevanta.

I förhållande till ägaren av transportmedlet förutsätter självständigheten åtminstone så mycket att ifrågavarande subjekt effektivt disponerar över transportmedlet i den meningen, att han någorlunda fritt kan bestämma reseväg, besluta om omlastning etc.[6] Självständigheten i förhållande till transportkunden (befraktare och avlastare) har tillagts särskild betydelse i köplagen 10 § såtillvida, att köpt gods anses avlämnat så snart det har mottagits av en självständig transportör. I detta avsende, menade man, kunde en speditör icke fylla kravet på självständighet, eftersom speditören då anses uppträda såsom blott uppdragsgivarens-transportkundens man.[7] Vidare har självständigheten den betydelsen, att det icke anses åligga transportkunden en skyldighet att övervaka transportören vid dennes utförande av transporten — ja, han har regelmässigt inte ens rätt att blanda sig i transportörens fullgörande av sitt åtagande.[8] Den självständige transportören har tydligen gentemot både transportmedlets ägare och transportkunden effektiv disposition över det transportmedel, som

[4] Det bör alltså noga observeras, att »självständig medhjälpare» och »självständig transportör» ingalunda är synonymer enligt den här begagnade terminologin.

[5] Se som exempel Rodière II nr 346:B och Hammarskjöld s. 3.

[6] Jfr Lejman i Skadeståndsrättsliga spörsmål s. 92 och Adlercreutz, Arbetstagarbegreppet s. 123.

[7] Almén, Om köp och byte s. 112, Ussing, Køb (4. udg. ved A. Vinding Kruse) s. 31, jfr Grönfors & Hagberg s. 71 f. Den uniforma köplagen är rätt otydlig på denna punkt, ehuru mycken diskussion i ämnet lär ha förekommit på Haagkonferensen 1964. Jfr Hellner, PM angående ett vid 1964 års köplagskonferens i Haag upprättat förslag till enhetlig lag om internationella köp av lösa saker (utarbetad på justitiedepartementets uppdrag, stencil 1966) s. 31 f. och Industriförbundets m. fl. organisationers remissvar den 7 mars 1967 (stencil) s. 15. Jag utgår från att den köprättsliga egenskapen självständighet utgör ett relevant moment vid kvalificeringen av begreppet självständig transportör inom transporträtten och att det alltså här blir fråga om enhetlig gränsdragning.

[8] Jfr Rodhe, Obligationsrätt § 29 efter not 33 och Lärobok s. 132.

skall förflytta godset, och denna disposition är en funktion, som bidrar till upprätthållandet av kravet på självständighet såsom något för transportörbegreppet essentiellt.[9] I förhållandet mellan två transportörer inskränker sig den kontraherandes aktivitet till att anskaffa och instruera den självständige transportören, som sedan utan ytterligare inblandning fullgör transporten i fråga om sitt avsnitt.[10] Det har också sagts, att den självständiga ställningen förhindrar en regelmässig passiv identifikation mellan transportören och hans uppdragsgivare.[11]

5. Kravet på avtal om en sammanhängande transport

Om en transportkund ingår transportavtal icke med en enda transportör utan med ett flertal var för sig och dessa successivt skall transportera hans gods fram till en slutlig bestämmelseort, har därmed ett flertal separata transportavtal kommit till stånd. En dylik situation erbjuder — såsom redan flera gånger framhållits — inga särskilda principiella problem utöver de vid enstaka transportavtal vanliga. Att frågor rörande bevisningen om i vems vård godset var vid skadans uppkomst kan uppkomma är dock självklart, likaså att eventuella skarvar mellan de olika avsnitten erbjuder problem.

Från juridisk synpunkt kunde detta arrangemang i all sin principiella problemfrihet tyckas vara utomordentligt förmånligt. Det är emellertid ingalunda det vanliga förfaringssättet, när man ordnar en transport som skall utföras av flera transportörer efter varandra, ty kunden vill kunna hålla sig till en enda kontraherande transportör.[1] Frågan blir då, hur det ställer sig med dennes ansvar för den del av transporten, som han ej utför själv eller med sitt eget folk, m. a. o. det främmande transportavsnittet. Här blir det aktuellt att uppställa särregler för successiva transporter. Man måste därför avgöra, var gränsen går mellan å ena sidan separata transporter och å andra sidan successiva transporter.[2] Det är detta problem, som nu skall behandlas.

[9] Ovan Kap. I:11.

[10] Rodhe, a. st.

[11] JustR Walin i NJA 1955 s. 102 (på s. 112). Jfr Adlercreutz, Arbetstagarbegreppet s. 437. I Festskrift till Olivecrona uttalar Adlercreutz däremot på s. 34: »Jag finner exempelvis ingen anledning att undantaga en självständig fraktförare [från passiv identifikation], såvida icke mycket vägande frakträttsliga skäl skulle tala härför.»

[1] Se närmare de rättspolitiska anmärkningarna nedan under 11.

[2] Frågan om gränsdragningen mellan huvudtransporter och accessoriska transporter berördes ovan under 3.

Enbart den omständigheten, att transportkunden vid avtalets ingående har att göra med blott en av flera i transporten inblandade transportörer, räcker icke för att kvalificera transporten som successiv. Denne transportör kan nämligen sluta avtalet dels på egna vägnar beträffande sitt eget transportavsnitt, dels som fullmäktig (agent) eller annan ställföreträdare för annan transportör i vad gäller det främmande transportavsnittet. Denna modell för slutande av transportavtal begagnas också i praktiken enligt en del formulär (»on behalf of carriers severally but not jointly»). Det finns skäl att här uppmärksamma dessa formulär såsom representerande en metod att lösa ansvarsproblemen, när flera transportörer efter varandra utför huvudtransporten, men metoden är i sitt renodlade skick icke att hänföra till området för successiva transporter i den meningen, att — bortsett från bevisregler — några särregler i förhållande till vanliga transporter behöver ingripa.[3]

Situationen i sist omtalade fall är tydligen rättsligt sett densamma som den inledningsvis omtalade, nämligen att kunden har ingått flera separata transportavtal med olika transportörer. Därutöver måste den totala transporten på något sätt framstå som en enhet, ett sammanhängande helt, om man skall ha anledning att uppställa särskilda regler om transportöransvaret vid successiva transporter.

Detta krav på enhetlighet möter allmänt i främmande rättsordningar, men den närmare utformningen skiftar. Själva avtalet sägs ibland skola vara »enhetligt»,[4] och därtill kan komma kravet på att priset för den totala transportprestationen skall anges som ett enhetligt pris (»i ett för allt»).[5] Som ett särskilt medel att »provide through facilities» har även nämnts att godset befordras hela sträckan »in the same vehicles or containers».[6] I luftbefordringskonventionen art. 1 st. 3 sägs, att en transport, som skall utföras av flera transportörer efter varandra, skall anses såsom en sammanhängande transport, i den mån

[3] von Laun i ZHR 118 (1955) s. 8—11 upptar hithörande konossement såsom en typ av genomgångskonossement men påpekar samtidigt s. 27, att transportörerna då gemensamt inträder som kontrahenter gentemot befraktaren och mottagaren i förhållande var och en till sitt transportavsnitt. Likaväl som detta kan ske i två separata konossement på efter varandra följande transportavsnitt, kan transportörerna givetvis i ett gemensamt dokument manifestera samma förpliktelser.

[4] Se t. ex. Peyrefitte s. 12 (om italiensk doktrin).

[5] Réville s. 8 (»un contrat unique, moyennant un prix unique»).

[6] Kahn-Freund s. 57 not 87. Där tillägges, att de nu nämnda tre kriterierna kan kombineras med varandra.

den betraktas så av parterna själva. I den svenska luftbefordringslagen 30 § talas i överensstämmelse härmed om »befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet». Det förhåller sig tydligen så, att »the intention of the parties to the contract is the only conclusive element which fully determines the character of the carriage».[7]

Kriterierna enhetligt pris och enhetlig godshantering som medel att sammanhålla alla transportavsnitten till en enhet är objektiva; kriteriet parternas avsikt är subjektivt. En subjektiv utformning innebär alltid särskilda svårigheter av rättsteknisk art, inte minst med hänsyn till bevisningen. Normalt är säkerligen förekomsten av ett enhetligt pris ett indicium på att parterna själva uppfattat transporten som ett sammanhängande helt, men det är i och för sig icke omöjligt att prisangivelsen skulle kunna ske annorlunda, även om en successiv transport vore åsyftad. Det kan m. a. o. finnas successiva transporter utan enhetspris, varför detta kriterium icke ensamt tycks räcka för en riktig avgränsning av ifrågakommande situationer.

Ett annat sätt att vinna ett objektivt uttryck för partsavsikten är att söka ledning i transportlöftets innehåll. Förslaget till lag om internationella biltransporter talar, efter mönster av CMR, i sin 43 § om att befordran skall ske »på grund av ett och samma fraktavtal».[8] Om en transportörs mottagningserkännande anger en avgångsort och utlämningslöfte en bestämmelseort på så sätt, att den totala transportsträckan är täckt, kan därmed — menar man — en sammanhängande transport anses vara åsyftad av parterna. I varje fall är en sådan utformning av transportlöftet *ägnad* att med fog ge ett dylikt intryck, och parternas subjektiva avsikt bör av rättstekniska skäl och med hänsyn till eventuella senare förvärvare av transportdokumentet inte tillåtas att slå igenom annat än på ett objektiverat sätt. Det är också en i doktrinen ofta uttalad mening, att en transportörs angivande av hela transportsträckan i ett och samma transportdokument kvalificerar transporten såsom ett sammanhängande helt.[9] Samma mening torde åsyftas med uttalandet, att dokumentets giltighet för hela transporten ger förvärvaren säkerhet för att han i fråga om varje trans-

[7] Guerreri s. 17. Jfr Drion nr 122 och 202, Chauveau, Droit aérien nr 434, Boulos i RFDA 1960 s. 35, Pourcelet s. 27.

[8] Jfr SOU 1966:36 s. 27.

[9] Se t. ex. Heider s. 10, Hvidt s. 166, jfr s. 167, Nánássy s. 49, jfr s. 55 (det internationella järnvägsfördraget), Grönfors i Huvudlinjer s. 105. Men även uttalanden i motsatt riktning kan återfinnas, se t. ex. Pappenheim s. 77 och Boulos i RFDA 1960 s. 35.

portavsnitt har möjlighet att rikta ett självständigt krav mot åtminstone någon transportör (den i vars vård godset befann sig i skadeögonblicket eller någon annan).[10] I överensstämmelse härmed har i de svenska lagmotiven till 1936 års sjölagsändringar uttalats: »Utmärkande för det genomgående fraktavtalet är, att en fraktförare åtager sig hela transporten. Där befordringen sker enligt genomgångskonossement, vilket är regel, innefattar detta en förbindelse att i den slutliga bestämmelseorten avlämna godset till den angivne lastemottagaren.»[11] I några norska underrättsdomar har också sagts, att vederbörande transportdokument ansetts gälla hela transporten och att utfärdaren därför stod som bortfraktare för hela denna transport.[12] Utomnordisk rättspraxis avspeglar motsvarande tankegångar.[13]

Gemensamt för de nu refererade objektiva kriterierna är, att dessa skall återspegla »parternas avsikt». Vad parterna skall ha avsett för att kravet på en sammanhängande transport skall vara uppfyllt be-

[10] Hvidt s. 166.

[11] Wikander, Sjölagsändringar s. 162.

[12] ND 1951 s. 102 (Bergen byrett) och 1954 s. 445 (Hammerfest herredsrett).

[13] Några exempel må här anföras. I *Pioneer Land,* 1957 AMC 50, uttalade domaren bl. a.: »I take it as settled law that when a contract for a through journey is made with an ocean carrier, it is answerable for its complete performance, and this is so even though part of the carrying is to be done by another carrier and aboard another's vessel. However, a carrier may limit its liability to its own part in the entire journey, and I find that that is exactly what was done here in the bills of lading . . .» Men transportåtaganden erkännes i amerikansk praxis även kunna utformas såsom separata. Ett exempel härpå erbjuder *Hubschman & Sons* v. *Black Condor,* 1955 AMC 1277. Ett pråmrederi hade feldestinerat gods, som skulle vidaretransporteras med ett oceanfartyg. På oceanrederiets konossement hade agenten tillagt i maskinskrift: »The Responsibility of Each Carrier is Limited to His Own Line.» Oceanrederiet ansågs ej ansvara för inträffad skada, enär man känt till eller bort känna till att oceanrederiets ansvar »was confined to its own line, and did not extend to the negligence of a connecting carrier». I *Founders' Ins. Co.* v. *Pacific Far East Line,* 1958 AMC 901, uttalade domstolen, att friskrivning för främmande transportavsnitt var tillåten. Upplysande är vidare det franska avgörandet DMF 1955:208 (Cour d'appel de Rouen). Ett konossement med generell omlastningsklausul ansågs inte vara ett genomgångskonossement, då det angav endast det första fartygets namn och innehöll separat fraktuppgift för sträckan från avsändningsorten till omlastningshamnen och separat fraktuppgift för den följande transporten fram till bestämmelseorten. Det ansågs därför vara fråga om två transporter, som visserligen följde omedelbart efter varandra men dock var i förhållande till varandra helt självständiga. Varje transportör skulle därför ansvara endast för sitt avsnitt av den totala transporten.

skrives däremot olika och är därför inte alldeles klart. Avsikten att »transporten skall uppfattas som ett sammanhängande helt» är icke nödvändigtvis detsamma som att »ett och samma transportavtal täcker hela transporten» eller att »transportlöftet avser hela transportsträckan».

Tillskapandet av en på ändamålsenligt sätt preciserad begreppsbildning måste, här liksom eljest, ta sin utgångspunkt i syftet med denna. Sedan man väl avgränsat de situationer, där den för successiva transporter nödvändiga subjektsflerheten föreligger (ovan under 4), måste nästa steg vara att ytterligare föra åt sidan sådana fall, där enbart sinsemellan separata transportavtal föreligger och utrymme följaktligen saknas för att ingripa med några särregler. Sådana påkallas uppenbarligen endast om något slags rättsligt samband mellan de olika transportavsnitten föreligger. Det sökta kriteriet måste därför innebära en rättslig kvalificering, närmare bestämt den att *åtminstone någon av de i transporten deltagande transportörerna bär något slags ansvar även för främmande transportavsnitt.*

Sådant ansvar kan föreligga i olika former. Om samtliga deltagande transportörer gentemot kunden bär transportöransvar för hela transporten solidariskt och sålunda bildar en ansvarsgemenskap,[14] är det uppställda kravet tydligen så väl uppfyllt som gärna kan tänkas. Om en transportör bär transportöransvar ej blott för sitt eget avsnitt utan även för det främmande avsnittet medan övriga deltagande transportörer blott ansvarar var och en för sitt avsnitt,[15] måste även detta vara tillräckligt; ett rättsligt samband föreligger och därmed är de »vattentäta skotten» mellan avsnitten genombrutna. Men minimum bör lämpligen icke ens sättas här, ty undersökningsfältet skulle då bli alltför begränsat med hänsyn till vad som är praktiskt motiverat. Även om den kontraherande transportören har friskrivit sig från ansvaret för det främmande transportavsnittet, upplöses — såsom senare i undersökningen skall visas — därmed transportöransvaret för detta avsnitt ingalunda helt och hållet utan vissa moment därav kvarstår alltjämt. Mottagningserkännandet består sålunda, men redovisningen för godset anses vara fullgjord i och med att den främmande transportören kan visas ha omhändertagit allt det av den förste transportören på avsändningsorten mottagna godset. Av utlämningsansvaret åter-

[14] Så sker exempelvis enligt järnvägsrätten, se nedan Kap. III:2.

[15] Så sker exempelvis vid de kombinerade transporter, som behandlas nedan Kap. IV:4—8.

står plikten att se till att godset kan utlämnas till rätt mottagare av någon på bestämmelseorten; möjligen ansvarar den kontraherande transportören därutöver för fel och försummelse av den utlämnande, nämligen om denne rättsligen betraktas som hans medhjälpare. Fortskaffningsansvaret har för det främmande transportavsnittet aldrig innebörden av en plikt att själv eller genom eget folk fortskaffa godset men blott att låta detsamma fortskaffas till bestämmelseorten av annan. Den kontraherande transportören har blott förbundit sig att utvälja en lämplig transportör och dessutom sköta själva organiserandet av transporten; han skall m. a. o. se till att »die Teilglieder sich zu *einer* Transportkette zusammenfügen, dass das Gut über das fortlaufende Transportband widerstandlos dahingleiten kann.»[16] Fel eller försummelse vid detta organiserande, t. ex. bristande instruktioner eller avsaknad av erforderliga dokument, ådrar honom i sådant avseende ett slags dröjsmålsansvar. Och för utställandet av ett konossement med korrekt godsbeskrivning måste den kontraherande transportören antas bära ett uppgiftsansvar, som icke inskränkes till det egna transportavsnittet — annat än möjligen om ett av den verkställande transportören utställt nytt konossement (lokalkonossementet) med ny godsbeskrivning anses avlösa den i ursprungskonossementet givna.

Bortsett från den sista funktionen, som är speciell för konossement, skulle man kunna sammanfatta de för den kontraherande transportören kvarstående skyldigheterna efter sedvanlig friskrivning för det främmande transportavsnittet såsom speditörfunktioner. Ansvaret för utväljandet av en lämplig transportör är sålunda ett typiskt speditöransvar,[17] likaså ansvaret för själva organiserandet av transporten såsom ett sammanhängande helt[18] och utlämnandet genom någon på bestämmelseorten.[19] Detta avspeglas ofta i de äldre genomgångskonossementens terminologi såtillvida, att där talas om att konossementets utställare i fråga om det främmande transportavsnittet »is acting as forwarding agent only».[20] Det sagda kan sammanfattas så, att *den kontraherande transportörens ansvar uttunnats från ett transportöransvar till ett speditöransvar.*[21] *Det är detta kvarstående speditöran-*

[16] Weibgen s. 40.
[17] Se Grönfors & Hagberg s. 13, 37 och 47 f.
[18] Jfr a. a. s. 36, 65.
[19] Jfr a. a. s. 47.
[20] Se såsom exempel klausulen 10 (Conlinebill), återgiven nedan under 9.
[21] Pappenheim s. 78 f. beskriver situationen snarast som ett transportöransvar för tredje mans (den verkställande transportörens) prestation, men denna beskrivning döljer blott typiska speditörfunktioner, såsom slutande av trans-

svar för det främmande transportavsnittet, utgörande en rest av det eljest bestående transportöransvaret, som utgör det sammanhållande band, vilket minst bör krävas för att transporten skall betraktas som en rättslig helhet och kunna underkastas särregler i förhållande till separata transporter.

I en enda hithörande situation synes man dock ha anledning anse, att separata transporter trots allt föreligger, nämligen om avsändaren eller mottagaren själv skulle ingripa vid omlastning.[22] Därigenom sönderbryter de nämligen genom självinträde enhetligheten i transporten.

6. Allmänt om gäldenärsproblemet när den kontraherande transportören icke själv utför hela transporten

Inom de successiva transporternas område, sådant detta nu (under 4—5) avgränsats, uppkommer ett för dessa situationer karakteristiskt problem. Vem skall hållas ansvarig i förhållande till transportkunden (varuhavaren, lastmottagaren) för det avsnitt där transporten utföres av annan än den kontraherande transportören? Den kontraherande eller den verkställande transportören? Eller möjligen båda? Detta gäldenärsproblem uppträder även utanför de successiva transporternas ram, nämligen när en transportör kontraherar en transport utan att själv utföra ens någon minsta del av densamma. I så fall föreligger underbortfraktning.

Gäldenärsproblemet blir naturligen ett huvudproblem vid alla successiva transporter. Här skall till en början lämnas några allmänna synpunkter på detta problem, varvid på grund av den inbördes släktskapen även underbortfraktningen måste uppmärksammas.

Om man först betraktar underbortfraktningsfallet närmare, är detta från avtalssynpunkt uppbyggt på följande sätt. En person helbefraktar — eller delbefraktar, en möjlighet som i det följande icke skall särskilt uppmärksammas — ett fartyg. Det kan vara fråga om tidsbe-

portavtal med rimligt innehåll och överlämnande av godset för vidare befordran. När den i texten återgivna satsen hyllas i Frankrike — något som framgår av bl. a. rättsfallsserien DMF 1954:169, 1958:185 (notis), 1959:293 och 480, 1960:441 samt 1961:503 (notis) och 697 (notis), representerande domstolarna Tribunal de commerce de la Seine, de Dunkerque, Cour d'appel de Paris och de Tunis — får den emellertid en annan innebörd. Ty i fransk rätt ansvarar en speditör även för godsets anländande till bestämmelseorten i gott skick och i rätt tid samt för dess utlämnande till rätt adressat, allt verkliga transportörfunktioner.

[22] Så t. ex. Valle s. 17, 18—19.

fraktning lika väl som resebefraktning.[1] Fartygets ägare, som samtidigt är dess redare, är då den som utgör bortfraktare i förhållande till befraktaren. Den sistnämnde använder emellertid icke den genom avtalet förvärvade transportkapaciteten för egna varor utan sluter i sin tur ett transportavtal med en lastägare. Han framstår därmed såsom bortfraktare i förhållande till lastägaren, vilken i detta avtalsförhållande är befraktare.

Med den närmast av tysk doktrin inspirerade svenska terminologien brukar man uttrycka dessa fakta på ett ganska komplicerat sätt.[2] Det torde innebära en förenkling att, såsom i detta arbete (se närmare ovan under 2), kalla styckegodsbefraktarens kontraktspart *den kontraherande transportören* (tidsbefraktaren etc.). Den andre transportören är i förhållande till styckegodsbefraktaren den som de facto verkställer transporten, *den verkställande transportören* (normalt fartygsägaren). Dennes avtal med den kontraherande transportören (helbefraktningsavtalet, eventuellt i form av ett samarbetsavtal) ligger i princip utanför styckegodsbefraktarens transportavtal med den kontraherande transportören. Samtidigt finns det givetvis ett funktionellt samband mellan de båda i princip fristående transportavtalen.

Vänder man sig sedan mot de särskilt avtalade successiva transporterna, kan dessa sägas likna underbortfraktningsfallet med avseende på det främmande transportavsnittet. I fråga om detta har den kontraherande transportören nämligen satt annan transportör i sitt ställe på ett sätt, som liknar förhållandet i underbortfraktningsfallet. Det

[1] Ett exempel på det sistnämnda alternativet ger det nedan under 7 analyserade rättsfallet NJA 1960 s. 742 (Lulu).

[2] Avtalet mellan fartygsägaren och helbefraktaren brukar kallas huvudfraktavtal; därmed vill man skilja detsamma från det andra fraktavtalet, benämnt underfraktavtalet. Parterna i huvudfraktavtalet benämnes huvudbortfraktaren (= fartygsägaren) och huvudbefraktaren (= helbefraktaren), medan parterna i underfraktavtalet anges såsom underbortfraktaren och underbefraktaren. Underbortfraktaren i underfraktavtalet är alltså samtidigt huvudbefraktaren i huvudfraktavtalet. Startpunkten för hela detta system av termer är avtalet om helbefraktning av fartyg. Bortsett från att benämningarna i praktisk användning har visat sig vara tunga och svårbemästrade, vill det förefalla som om man i en framställning om styckegodsfart hade större anledning att vid uppbyggandet av terminologin utgå från transportkundens synpunkt än från helbefraktningsavtalet. För transportkunden är det naturligt att betrakta avtalet med den transportör han utvalt såsom det huvudsakliga avtalet. Såsom något sekundärt i förhållande härtill framstår kommersiellt, att denne transportör i sin tur genom avtal med annan transportör ordnar genomförandet av transporten. Utifrån detta betraktelsesätt är den i detta arbete begagnade terminologin uppbyggd.

föreligger alltså även här två transportavtal: dels ett mellan befraktaren och den kontraherande transportören, dels ett mellan den sistnämnde och den transportör som verkställer transporten på det främmande transportavsnittet. Dessa båda transportavtal är i förhållande till varandra principiellt fristående, samtidigt som det föreligger ett funktionellt samband mellan dem.

Samtidigt finns dock betydande skiljaktigheter. Det är ett vanligt förekommande fall, att den kontraherande transportören själv verkställer huvudtransportens första avsnitt, under det att dess andra avsnitt utföres av den verkställande transportören.[3] Man kan icke lämpligen karakterisera situationen vid sådana successiva transporter såsom blott en kombination av dels ett vanligt transportavtal (det egna transportavsnittet) och dels ett underbortfraktningsavtal (det främmande transportavsnittet). När den verkställande transportören omhändertar godset vid omlastningen, utfärdar han måhända ett lokalkonossement, avseende sin egen del av transporten. Därvid är han dock icke i samma läge som den verkställande transportören i underbortfraktningsfallet, där blott *ett* konossement existerar. I fall av successiv transport har den kontraherande transportören tidigare utfärdat ett konossement, vars transportlöfte täcker transporten i dess helhet, och detta dokument har sedermera kanske överlåtits på ny konossementshavare. Det är därför långt ifrån säkert att den verkställande transportörens utfärdande av lokalkonossement i ansvarshänseende skall tillskrivas samma verkningar som utfärdandet av det enda konossementet i underbortfraktningsfall.

Sådana successiva transporter, som är enbart klausulreglerade,[4] uppvisar i princip samma avtalsstruktur som de särskilt avtalade såtillvida, att de består av två olika transportavtal med inbördes funktionellt samband. Skillnaden är, att de enbart klausulreglerade successiva transporterna ursprungligen konkret har avsetts utgöra en vanlig transport, helt utförd av transportören själv eller hans folk i tjänsten; först på verkställighetsstadiet transformeras den plötsligt till en suc-

[3] För den händelse den kontraherande transportören är den som utför huvudtransportens andra avsnitt och den verkställande transportören utfärdar särkonossement på huvudtransportens första avsnitt, kommer även denne transportör i kontraktsförhållande med befraktaren. Det i texten behandlade problemet uppkommer då icke, vilket det däremot gör, om den verkställande transportören enbart omhändertar godset och detta uppträdande icke i och för sig anses grunda en kontraktsrelation. Om sistnämnda fråga, se nedan.

[4] Därom närmare nedan under 9. Terminologin på denna punkt har angivits ovan under 2.

cessiv transport med dennas normala kännetecken. Denna skiljaktighet kan tänkas motivera en rättslig reglering som helt eller delvis avviker från de särskilt avtalade successiva transporternas. Men de mellan de båda kategorierna rådande likheterna kan också tänkas motivera ett mer eller mindre långtgående jämställande i rättsligt hänseende.

Den särskilda kategori av successiva transporter, som de accessoriska transporterna utgör, uppvisar i och för sig samma struktur med hänsyn till avtalsläget som hittills behandlade successiva transporter och borde därför — kunde det tyckas — icke förorsaka några särskilda problem. En betydande avvikelse, låt vara på ett annat plan, föreligger emellertid såtillvida, att den accessoriska transporten endast utgör ett bihang till huvudtransporten, m. a. o. något underordnat. Denna transporttyps allmänna rättsliga ställning har redan berörts (ovan under 3).

7. Utgångspunkten i sjölagen 123 §

Ett system med både tvingande och dispositiva rättsregler rörande transportörens ansvar måste leda till att bl. a. följande tre frågor uppkommer i fall av successiva transporter:

(1) Omfattar, i den mån intet särskilt har överenskommits mellan avtalsparterna, den kontraherande transportörens ansvar även det främmande transportavsnittet?

(2) Om så är fallet, hindrar de tvingande reglerna om transportöransvar att den kontraherande transportören friskriver sig från ansvar i vad avser det främmande transportavsnittet?

(3) Om friskrivningen godtas, hur ställer det sig då med den verkställande transportörens ansvar?

På dessa frågor ger sjölagen svar. Dess 123 § lyder:

»Skall godsets befordran helt eller delvis utföras genom annan fraktförare eller äger bortfraktaren låta befordringen så försiggå, må han, utan hinder av vad i 122 § sägs [rörande ansvarsreglernas tvingande karaktär], förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.»

I detta stadgande jämställes underbortfraktningsfallet med successiva transporter, vilket framgår av orden »helt eller delvis utföras genom annan fraktförare». I lagmotiven sägs också, att paragrafen gäl-

ler »genomgångsbefordran och underbortfraktning».[1] I »genomgångsbefordran» inbegreps enligt kommitténs språkbruk kombinerade transporter, t. ex. kombinationen sjöfart—järnväg.[2] Vidare jämställes enbart klausulreglerade successiva transporter med särskilt avtalade successiva transporter, något som poängteras genom tillägget »eller äger bortfraktaren låta befordringen så försiggå». Enligt uttalande i motiven utsträcker paragrafen härmed »bortfraktarens rätt att förbehålla sig ansvarsfrihet till de fall, då bortfraktaren till följd av omlastningsklausul eller annat uttryckligt eller av parterna eljest förutsatt villkor äger rätt att låta befordringen helt eller delvis försiggå genom annan fraktförare.»[3]

Beträffande samtliga nu angivna typer av transport med flera transportörer efter varandra är man tydligen berättigad att med stöd av det citerade lagrummet besvara de tre frågorna på följande sätt.

(1) Har intet överenskommits mellan parterna, omfattar den kontraherande transportörens ansvar transporten i dess helhet, inklusive det främmande transportavsnittet. Detta framgår motsättningsvis av stadgandets formulering rörande rätten att friskriva sig från ansvar. Att detta motsatsslut även åsyftats av lagskrivarna framgår av ett motivuttalande, enligt vilket såsom de nordiska sjölagskommittéernas principiella ståndpunkt vid 1936 års sjölagsändringar anges, att utställaren av genomgångskonossement borde bära ansvaret för godset beträffande hela transporten. Det påpekas också, att 1929 års förslag i överensstämmelse härmed utgick från att den, som åtagit sig befordringen, principiellt borde vara ansvarig för hela transporten.[4]

(2) Den kontraherande transportören kan, om han så önskar, friskriva sig från ansvar för förlust, minskning eller skada, som inträffar

[1] Wikander, Sjölagsändringar s. 161 nederst.

[2] Wikander, a. a. s. 162. Jfr SOU 1930:11 s. 77: »Särskilt beaktande har under förarbetena ägnats det fallet, att järnvägstransport ingår som ett led i den genomgående befordringen.»

[3] Wikander, a. a. s. 164—165. Det tillägges: »Förslaget överensstämmer härutinnan i det väsentliga med 1924 (1929) års utkast, vilket innehöll, förutom ovan omförmälda bestämmelse angående rätt för bortfraktaren att i angiven utsträckning fritaga sig från ansvarighet där godsets befordran är avsedd att delvis utföras av annan fraktförare, jämväl det stadgandet, att där i annat fall befordringen må utföras genom annan fraktförare, detsamma skall gälla såvitt ansvaret övertagits av denne.» Se SOU 1930:11 s. 76 f.

[4] Wikander, a. a. s. 163, jfr SOU 1930:11 s. 76. Att genomgångskonossement utfärdats torde härvid inte ha ansetts som en nödvändig förutsättning utan blott tjäna ändamålet att i dokument manifestera att transportlöftet omfattar hela transporten.

medan godset befinner sig i den verkställande transportörens vård. Detta framgår direkt av lagrummet. Efter friskrivningen kvarstår dock, såsom angivits redan förut (under 5), ett speditöransvar för det främmande transportavsnittet. Godtages en friskrivning även från speditöransvaret, föreligger enligt nyss angivna utredning blott separata transportavtal utan det rättsliga samband, som motiverar ett ingripande med särskilda ansvarsregler.

(3) Lagskrivarnas godtagande av ansvarsbefrielse för den kontraherande transportören synes förutsätta, att den verkställande transportören i stället skall anses bära det tvingande ansvaret gentemot transportkunden. Detta innebär, att själva verkställandet av en transport tillskrives viss relevans för vederbörandes kvalificering såsom ansvarig transportör. Denna tredje sats framgår varken direkt eller motsättningsvis av 123 § och har därför en mera vag karaktär än de båda övriga. Den grundar sig på tanken att ett tvingande ansvar till transportkundens skydd måste verka så att åtminstone någon i sammanhanget bär detsamma i egenskap av gäldenär.[5] Eller annorlunda uttryckt: låt vara att flera är tänkbara som ansvarssubjekt, alla kan inte tillåtas försvinna ur bilden så att kunden plötsligt står helt oskyddad. Vad det närmare besett innebär, att den verkställande transportören bär ansvar gentemot transportkunden, måste preciseras i åtskilliga hänseenden (nedan Kap. III: 8).

Vad nu sagts om friskrivning enligt sjölagens tvingande regler gäller icke direkt Haaglagsfart, dvs. sådan fart som på grund av lag eller avtal[6] regleras av konossementslagen. Grenander har efter en utförlig genomgång hävdat, att konventionens förarbeten tyder på att Haagreglernas tvingande karaktär icke avsetts innefatta förbud för parterna att träffa avtal angående vem som i underbortfraktningsfall skall vara konossementshavarens motpart och ansvarige gäldenär.[7] Av annan uppfattning är Selvig, som menar att frågan om giltigheten av ansvarsfriskrivning för främmande transportavsnitt icke har lösts av Haagreglerna utan måste besvaras av den nationella rätten.[8] Den

[5] Motsvarande resonemang begagnade HD med avseende på rena omlastningssituationer i det nedan (under 9) behandlade avgörandet NJA 1962 s. 159 (Gudur).

[6] Se ang. sistnämnda alternativ Grönfors i Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult s. 148 ff. (förkortad engelsk version i JBL 1961 s. 46 ff.).

[7] Grenander i ett otryckt, den 30 juli 1958 daterat utlåtande i det nedan (under 8) behandlade avgörandet NJA 1960 s. 742 (Lulu).

[8] Selvig i AfS Bd 6 s. 578.

nordiska lösningen enligt sjölagen 123 § skulle därvid ha den nackdelen, att den i internationellt perspektiv framstår som en egendomlighet för de nordiska länderna. Vad man än må mena härom, har frågan om Haagreglernas rätta förståelse på denna punkt för svensk rätts del fastlåsts genom att den svenska HD i ett ofta citerat avgörande, refererat i NJA 1952 s. 12, beträffande sådan fart klart uttalat, att något hinder på grund av konossementslagen för en friskrivning i överensstämmelse med sjölagen 123 § icke kunde anses möta. Samma principiella ståndpunkt har HD med avseende på enbart klausulreglerade successiva transporter intagit i NJA 1962 s. 159.[9] Av 1952 års avgörande framgår, att en ansvarsfriskrivning av omhandlad typ icke befriar den kontraherande transportören från skyldighet att utvälja en lämplig transportör, utverka för lastägaren rimliga villkor för det främmande transportavsnittet samt även i övrigt tillvarata lastägarens intressen så långt praktiskt möjligt. Den kontraherande transportörens ansvar i egenskap av transportförmedlare, hans speditöransvar, kvarstår alltså.[10] Även i detta avseende måste, såsom framgår av vad nyss sagts, sjölagsfart och Haaglagsfart antas vara jämställda. Resonemangen får i fortsättningen föras med utgångspunkt från detta ställningstagande.

Sjölagens besvarande av de tre i förevarande avsnitt angivna frågorna löser naturligtvis ingalunda alla ansvarsproblem vid successiva transporter. Men sjölagen har så att säga fixerat den utgångspunkt, utifrån vilken de många frågor som uppkommer vid successiva trans-

[9] I detta avgörande anförde JustR Hagbergh till vidare utveckling av sin mening bl. a.: »Anmärkas må vidare att den för den interna och internordiska sjöfartens del gällande tvingande regleringen i fråga om bortfraktarens transportansvar (122 och 123 §§ sjölagen) medgiver bortfraktaren att, där enligt fraktavtalet föreligger rätt till omlastning, förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada å godset, medan vårdnaden om detsamma åvilar annan fraktförare. Vid utformningen av sjölagens bestämmelser har eftersträvats att ernå överensstämmelse med konossementskonventionen (jfr NJA II 1936 s. 422 o. 585 ff).» Detta tolkningsresultat är alldeles motsatt vad exempelvis flera tyska sjörättslärde kommit fram till i fråga om motsvarande bestämmelser efter 1937 års tyska sjölagsreform i anledning av införlivandet av Haagreglerna (dock må understrykas att tysk rätt icke upptar någon motsvarighet till sjölagen 123 §). Såsom huvudargument har anförts, att det tvingande ansvaret utsträckts till lossningen samt att med lossning kunde förstås endast lossning på bestämmelseorten (ej på omlastningsorten). Se Gramm s. 112, Wüstendörfer s. 336 och von Laun i ZHR 118 (1955) s. 14. Dessa tolkningsfrågor behandlas närmare nedan under 9.

[10] Jfr Grönfors i Huvudlinjer s. 105 samt Grönfors & Hagberg s. 37, 48.

porter måste bedömas. Ett hithörande spörsmål är, vilken relevans i övrigt som själva verkställandet av transporten skall få. Denna fråga, som belyses i de båda närmast följande avsnitten, skall här sökas besvarad inom ramen för det sjörättsliga regelsystemet. Hur motsvarande förhållanden ter sig när det gäller övriga transportmedel blir föremål för ett studium först i avhandlingens speciella del. Där saknas en motsvarighet till sjölagens stadgande, vilket ger bedömningen en helt annan bas. Icke desto mindre är det motiverat att tilldela 123 § en central roll i undersökningen, ty den anger i varje fall den minst vittgående begränsningen för en friskrivning. Vid andra transportmedel kan det bara bli fråga om skärpningar i förhållande till sjölagens system.

8. Transportöransvaret vid underbortfraktning i sjörätten

Innan ansvarsfrågorna vid successiva transporter av olika slag undersökes, finns det anledning att närmare granska, vilken betydelse själva verkställandet av transporten tillmätes vid underbortfraktning, utöver vad som framgår av 123 § direkt eller motsättningsvis. Detta lagrum har nämligen — såsom visats i närmast föregående avsnitt — jämställt successiva transporter med underbortfraktningsfall. Denna princip om lika behandling så långt lagrummet räcker innebär, att ett visst samband tillskapats mellan successiva transporter och underbortfraktning. Det är möjligt att man med denna utgångspunkt har att räkna med att principen om lika behandling får avgörande eller åtminstone viss betydelse även vid bedömningen av andra ansvarsproblem rörande successiva transporter. Oberoende härav är det av lagstiftaren tillskapade sambandet i och för sig tillräckligt för att nödvändiggöra en närmare analys av ansvarsläget i underbortfraktningsfall.

Hithörande rättsfrågor har i korthet berörts i samband med anmärkningarna om transportlöfte avgivet av annan än den som utför transporten.[1] Här skall ansvarsläget enligt svensk sjörätt diskuteras utförligare än förut skett. Huvudproblemet är, vem som i förhållande till transportkunden, i synnerhet konossementsförvärvaren, skall betraktas som rätt gäldenär. Är det den kontraherande transportören, den verkställande transportören eller eventuellt båda?

Från kommersiell synpunkt tycks problemets lösning vara tämligen

[1] Ovan Kap. I:11.

lättfunnen. I typisk trampfart är situationen sådan, att fartygsägaren icke blott utför transporten utan även sluter transportavtalet. I typisk linjefart däremot framstår linjen såsom transportkundens naturliga medkontrahent; av vilket fartyg linjen betjänar sig för transportens utförande är normalt något för kunden ointressant. Om kunden i linjesituationer hänvisas till att söka den verkställande transportören, måste detta orsaka fördröjning av skaderegleringen och kostsam administrativ omgång. Denna nackdel är antagligen mera betydande än den fördel som kan uppkomma genom att kunden hänvisas direkt till den verkställande transportören, nämligen att man sparar eljest nödvändiga regressuppgörelser mellan den kontraherande och den verkställande transportören. I gränsfallen mellan trampfart och linjefart förefaller det rättpolitiskt tämligen likgiltigt, vilken lösning man väljer. Till förmån för att välja den verkställande transportören talar, att blott han har praktisk möjlighet att förebygga vårdskadors uppkomst; och utfärdar han konossement, så påverkar han även uppgiftsansvaret. Till förmån för att välja den kontraherande transportören talar, att kunden kan ha avtalat med just honom i syfte att den kontraherande också skall bära det juridiska ansvaret; kunden vill hålla sig till den av honom utvalda kontraktsparten.

Så fritt har man emellertid icke kunnat argumentera i svensk rätt, ty denna är bunden av den först (under 7) fixerade utgångspunkten i sjölagen 123 §. Tillämpas dessa principer kan ändamålsresonemang icke längre appliceras så direkt, utan man måste ställa följande två frågor:

(1) Vem utpekas såsom den kontraherande transportören?

(2) Vem bär enligt principerna i 123 § det tvingande transportöransvaret?

Själva utpekandet av medkontrahenten kan te sig på olika sätt för transportkunden.

(a) Antingen kan X vara linjen, som ursprungligen ingått transportavtal med kunden, och Y vara fartygsägaren, som omhändertagit godset och därutöver eventuellt (genom representant) utställt konossement.

(b) Eller också kan X icke blott vara linjen utan ur kundens synvinkel samtidigt framstå även som fartygsägare och konossementsutställare, trots att det egentligen är Y som fyller dessa båda funktioner. HD har i ett avgörande[2] beskrivit denna situation så, att »gods-

[2] Det nedan behandlade målet NJA 1960 s. 742 (Lulu).

emottagaren kunnat bibringas den föreställningen, att X vore fartygets redare».

Vilken av dessa båda varianter man än har framför sig, måste antingen X eller Y utpekas som transportkundens *medkontrahent*. Därmed är dock icke omedelbart avgjort, vem som är *ansvarig transportgäldenär* och i denna egenskap bär det tvingande transportöransvaret i förhållande till kunden. För denna frågas besvarande kräves ytterligare en tillämpning av principerna för sjölagen 123 §, vilka förutsätter att man redan besvarat den första frågan och alltså vet vem som är medkontrahenten. Resonemangen måste med detta synsätt genomföras i två etapper.

Antag, att Y befinnes vara utpekad som transportkundens medkontrahent. Eftersom han samtidigt utför transporten, är han enligt principerna i 123 § icke tillåten att friskriva sig från det tvingande transportöransvaret. Problemet om ansvarig transportgäldenär är därmed löst. Antag nu i stället, att X utpekats som kundens medkontrahent. Om X själv (eller med sitt eget folk) utför transporten, kan han lika litet som Y i föregående exempel friskriva sig. Annorlunda ställer det sig, så snart den kontraherande och den verkställande funktionen skiljes åt. Enligt principerna i 123 § tillåts X då att friskriva sig från ansvaret för transporten, som han icke till någon del själv utför, under förutsättning att den verkställande transportören Y i hans ställe bär det tvingande transportöransvaret. Kontraktsrelationen mellan transportkunden och Y kan grundas redan på den sistnämndes faktiska omhändertagande av godset för transport[3] men även på hans utställande av konossement. Så snart kontraktsrelationen grundats, så är i förhållande till kunden den kontraherande och den verkställande funktionen ej längre åtskilda, och även därav följer, att enligt principerna i 123 § det är Y som måste bära det tvingande transportöransvaret. Problemet är därmed löst.

Undersöker man svensk och övrig nordisk rättspraxis på området visar det sig emellertid, att resonemangen hos domstolarna knappast har bedrivits klart efter angivna riktlinjer. Tvärtom verkar det ibland som om de två etapperna i resonemangen — utpekandet av medkontrahenten och avgörandet av vem som enligt principerna i 123 § sjölagen bär det tvingande transportöransvaret — sammansmälts. Sjölagen 123 § har icke fört längre än till konstaterandet av möjligheten av friskrivning för det främmande transportavsnittet, och kvalifice-

[3] Ovan Kap. I:11 *ad (c)*.

ringen som ansvarig transportgäldenär har omedelbart ansetts följa redan av utpekandet av transportkundens medkontrahent.[4] Man ställer härvid frågor som de följande: Om den verkställande transportörens befälhavare eller agent utfärdar konossement, blir därmed denne transportör kontraktspart? Får lastemottagare i så fall två motparter, vilka båda bär transportöransvar? Eller blir den ursprungligen kontraherande transportören befriad från sitt ansvar mot presumtiva lastemottagare därigenom, att ett gäldenärsskifte antas ha skett? Hela denna attityd stämmer bäst med att principerna i sjölagen 123 § icke tillämpas på Haagregelsfart, men motsatt utgångspunkt har redan visats vara antagen i svensk rättstillämpning.[5]

Rättspraxis i dessa frågor skall nu närmare undersökas. Särskilt uppmärksammade rättsfall på förevarande område är det norska avgörandet ND 1955 s. 81 (Lysaker) samt det svenska fallet NJA 1960 s. 742 (Lulu). Nordisk sjörättspraxis kan emellertid uppvisa åtskilliga andra avgöranden i ämnet, vilka icke fullständigt åberopades i partsargumenteringen i Lulu-fallet. Först sedan denna serie av rättsfall har genomgåtts, skall Lysaker och Lulu närmare refereras och analyseras.

ND 1903 s. 331 (NH). Ett fartyg månadsbefraktades under villkor bl. a., att befraktaren hade en redares fulla rättigheter. Fartyget intog en last råg och konossement utställdes härför. En del av rågpartiet skadades under transporten, varför konossementshavaren stämde rederiet. Detta fritogs emellertid från ansvar, enär skadan var orsakad av omständighet, för vilken rederiet icke svarade. Konossementshavaren stämde då befraktaren. Underrätten fann, att befraktaren på grund av det nyss refererade villkoret i befraktaravtalet tillerkänts samma ställning som en redare och därför också ansvarade enligt konossementet. Høyesterett kom till motsatt resultat under hänvisning till att »Forudsetningen for en Underbefragtningskontrakt er, att efter Ladningens Indtagelse Skipperen paa Rederiets Vegne

[4] En dylik sammankoppling av parts- och gäldenärsegenskaperna är den normala obligationsrättsliga utgångspunkten, så snart icke ett stadgande av typ 123 § ingriper förändrande. Den har därför också lagts till grund för en serie avgöranden rörande så att säga spegelbilden av det här behandlade problemet (där intet motsvarande stadgande finns), nämligen vem den verkställande transportören skall vända sig mot, när uppfyllelse i ett eller annat avseende icke skett: avlastaren (motsvarande) eller den kontraherande transportören. Se ND 1935 s. 61 (NH), 1939 s. 481 (SøHa), 1940 s. 38 (Bergen byrett) och 1942 s. 321 (Eidsivating lagmannsrett).

[5] Se ovan under 7.

gjenem Udstreckelse af Konnossement skal *overtage* Ansvaret for Ladningen».

I en redaktionell kommentar i Nordiske Domme till avgörandet uttalar Jantzen, att det icke syntes nödvändigt att argumentera länge för att motivera utgången.[6] Denna betraktades m. a. o. som ganska självklar.

ND 1916 s. 225 (Kristiania sjørett) angår förväxling av två sillpartier. Agenten hade underskrivit ett konossement, och enligt domstolens uppfattning måste detta anses ha skett på befälhavarens för fartyget Nordstjernan vägnar. Domstolen menade, att det som här kom i förgrunden var konossementets egen text och att denna gav uttryck för en förpliktelse blott i förhållande till Nordstjernan. Däremot kunde det icke läggas någon vikt vid att underskrivaren samtidigt kallade sig Fred. Olsen Line's agent. En sådan benämning behövde enligt domstolen icke betyda, att han underskrivit konossementet i denna egenskap. Snarast kunde man i detta fall uppfatta hänvisningen till Fred. Olsen blott som en beteckning på underskrivarens normala sysselsättning. Någon fullmakt från Fred. Olsen förelåg icke heller.

ND 1920 s. 253 (SøHa). Vid lossning från det rekvirerade fartyget Dannebrog saknades en bal tobak. Rederiet bestred ersättningsskyldighet dels på grund av en friskrivningsklausul i konossementet, dels därför att fartyget hade ålagts att utföra resan av den rekvirerande statsmyndigheten, vilken därför skulle betraktas som redare. Kaptenen hade icke utfärdat konossementet utan detta hade undertecknats av den rekvirerande myndighetens agenter. Ehuru fartyget tillhörde annat rederi, hade den blankett som använts varit försedd med Det Forenade Dampskibsselskabs namn och vinjett. Som underskrivare stod agenten för Det Forenade, enligt konossementets tryckta bestämmelser betecknad som »Agent of said Ship». Domstolen fann Dannebrogs rederi skola bära ansvaret enligt konossementet till följd av sjölagstiftningens allmänna regler. Den omständigheten, att fartyget efter rekvisition från statsmyndighet hade utfört en pliktresa samt att Det Forenades agenter hade expedierat fartyget, ansågs icke kunna fritaga rederiet från dess ansvar. Agenten, som hade utställt konossementet, måste antas ha gjort detta på fartygsbefälhavarens vägnar. Fartygets befälhavare hade en plikt att kontrollera riktigheten av konossementsuppgifterna, och konossementet ansågs under angivna omständigheter vara lika förbindande för fartygets rederi, som om det hade utställts av fartygsbefälhavaren själv.

ND 1921 s. 360 (Kristiania sjørett). Ett linjerederi utförde en transport med ett fartyg, som det befraktat av ett annat rederi för lumpsumfrakt. Kaptenen märkte ett parti apelsiner felaktigt i konossementet. Därefter skedde omlastning i Stavanger för vidare befordran till Trondhjem med annat linjerederi. Det första rederiet, dvs. den kontraherande transportören, ansågs ansvara för felmärkningen.

[6] ND 1903 s. X.

ND 1923 s. 525 (SøHa). En bortfraktare anmälde till befraktaren, att den kontraherade transporten skulle komma att utföras med ett fartyg som icke tillhörde honom. På grund av ishinder kom resan aldrig att utföras. Befraktaren gjorde gällande avtalsbrott och lade kvarstad på fartyget. Konossement hade icke utfärdats av det beslagtagna fartygets rederi eller befälhavare. Fartygets rederi påstod sig vidare aldrig ha träffat slutligt avtal med bortfraktaren, utan förhandlingarna hade avbrutits vid ishindrets inträde. Rederiet ansågs icke vara ansvarigt för uppfyllelsen av transportavtalet och beslaget hävdes. I domsmotiveringen framhölls, att det icke bevisats att fartygets rederi hade gjort något slutligt åtagande att låta fartyget gå till vederbörande hamn för att hämta ifrågavarande last.

ND 1947 s. 375 (Aker herredsrett) är ett mankofall. Ett krav riktades mot såväl fartygsägaren som tidsbefraktaren. Den sistnämndes konossementsformulär hade använts. Kravet mot tidsbefraktaren underkändes. Rätten antog att det var utan betydelse för ansvarsförhållandet, att konossementen hade utfärdats på tidsbefraktarens formulär. Det hade undertecknats av fartygets befälhavare och han var berättigad att förplikta enbart fartygsägaren, icke tidsbefraktaren.

ND 1949 s. 131 (Bergen byrett). Talan på grund av skada på transporterat gods riktades mot fartygets ägare, ej mot tidsbefraktaren. Konossement hade icke utfärdats, men domstolen ansåg, att fartygsägaren hade att svara för skadan och att han icke kunde hänvisa lastreklamenten till tidsbefraktaren, trots att denne hade sin superkarg ombord. Fartygsägaren fick sedan enligt Baltime-certepartiet regress för sina utlägg mot tidsbefraktaren. I förbigående må nämnas, att reklamationen skedde hos tidsbefraktarens expeditör (linjeagent i kustfart) och att denna reklamation fick verkan gentemot den senare instämde fartygsägaren. Av domstolens motivering må följande refereras. Domstolen konstaterade, att i detta fall något konossement, varigenom kaptenen hade förpliktat sitt rederi i förhållande till lastemottagaren, aldrig hade utfärdats. Det fraktbrev i kustlinjefart, enligt vilket transporten företogs, var ett kontrakt mellan avlastaren och tidsbefraktaren. Något avtal mellan avlastaren och någon som hade uppträtt på rederiets vägnar förelåg icke. Enligt domstolens uppfattning kunde det ofta råda tvivel om vem en lastmottagare i ett transportavtal som det föreliggande skulle hålla sig till med krav på ersättning för skada, vållad genom fel eller försummelse av fartygets besättning: tidsbefraktaren eller redaren (fartygsägaren). Men man kunde troligen fastslå som den allmänna uppfattningen, att när tidsbefraktaren hade uppfyllt sin förpliktelse med hänsyn till lastning och stuvning av lasten, kaptenen därefter övertog ansvaret för det gods som hade anförtrotts honom i hans vård intill dess att lossningen påbörjades — härunder även ansvaret för att luckorna blir skalkade på sådant sätt att godset icke utsättes för skada. Detta ansvar har kaptenen enligt domstolens uppfattning i egenskap av fartygets befälhavare, och för följderna av fel eller försummelse av angivna slag skulle därför lastemotta-

garen hålla sig till rederiet. Superkargens närvaro ombord ansåg domstolen icke kunde medföra någon ändring i redarens ansvar för fel eller försummelse av fartygets besättning.

ND 1954 s. 440 (Hammerfest herredsrett). En låda plommon kom icke fram till bestämmelseorten, där mottagaren fick utlevererat en annan och omärkt plommonlåda, vars innehåll var fördärvat. Detta rättsfall behandlar egentligen en omlastningssituation, men vissa uttalanden av intresse för underbortfraktningsfallet gjordes av domstolen. Eftersom den kontraherande transportören stod som bortfraktare för hela transporten, skulle den skadelidande enligt domstolen ha kunnat rikta sitt ersättningskrav direkt mot denne transportör. Han skulle då ha haft bevisbördan för att felet hade uppkommit före lastning eller efter lossning för vidare befordran med annat fartyg. Men det stod den skadelidande fritt att rikta ersättningskravet direkt mot den verkställande transportören. I sådant fall borde emellertid den skadelidande visa, att det hade skett någon försummelse av någon person, för vilken den sökte svarade.

ND 1957 s. 166 (SøHa). Detta fall gällde icke skada på gods utan personskada, men det hade ändå visst intresse i förevarande sammanhang. Skadan hade uppkommit vid tidsbefraktning under Baltime 39. Skadeståndskrav ansågs kunna riktas mot tidsbefraktaren. Att fartygsägaren enligt certepartiets bestämmelse hade att svara för skadan i sista hand ansågs icke vara av betydelse. Den kontraherande transportören, vilken hade åtagit sig befordringen i förhållande till passagerarna, borde enligt domstolens uppfattning svara härför. Det mellan denne transportör och den verkställande bestående rättsförhållandet ansågs icke kunna få betydelse vid avgörandet av den kontraherande transportörens ansvar i förhållande till passagerarna.

Klart dominerande i denna rättsfallsserie alltifrån det äldsta avgörandet (ND 1903 s. 331) är tankegången, att fartygsbefälhavaren kan binda blott sin egen redare, dvs. fartygets ägare, såvida icke särskilt bemyndigande för någon annan föreligger.[7] Härigenom blir den verkställande transportören (fartygets ägare) även kontraherande och därmed rätt gäldenär i förhållande till lastemottagaren. En agent, som underskriver konossementet »as agent only», binder i sin tur den verkställande transportören på samma sätt, som om fartygsbefälhavaren själv hade utfärdat konossementet. Rättsfallsserien synes även

[7] Jfr Pappenheim s. 63: »Schliesst aber der Schiffer, wie häufig, zwar im Auftrage des Befrachters, aber ohne nach aussen als sein Vertreter zu erscheinen, Frachtverträge ab, so sind diese keine Unterfrachtverträge; denn nicht der Befrachter, sondern der Reeder wird durch sie berechtigt und verpflichtet.»

stödja uppfattningen, att ansvaret in dubio knyter sig till utförandet av transporten, så snart avtalet självt icke klart utpekar den ene eller andre som rätt transportgäldenär.

Det sagda har i flera fall antagits gälla även i den situationen, att den ursprungligen kontraherande transportörens konossementsformulär har använts (ND 1916 s. 225, 1920 s. 253, 1947 s. 375). Med denna grundsyn anses denne transportörs ansvar i förhållande till lastemottagaren upphöra i och med att den verkställande transportören utfärdat konossement och godset har tagits ombord på hans fartyg. I ett fall har samma resonemang tillämpats, trots att intet konossement utfärdats utan blott ett s. k. fraktbrev i kustfart, utgörande ett avtal enbart mellan den ursprungligen kontraherande transportören och avlastaren (ND 1949 s. 131). Man har då icke längre haft hjälp av konossementets särskilda rättsverkningar i förhållande till tredje man utan byggt enbart på den omständigheten, att fartygsbefälhavaren faktiskt omhändertar godset, alltjämt i sin egenskap av företrädare för fartygets ägare — icke för den kontraherande transportören (såvida särskild fullmakt icke givits). Till helhetsbilden av den här återgivna konstruktionen av rättsförhållandet hör, att den verkställande transportören (fartygsägaren) tillerkännes regressrätt gentemot den kontraherande transportören, i den mån en sådan rätt kan grundas på transportavtalet dem emellan (omnämnt i ND 1949 s. 131).

Men det nu angivna mönstret är ingalunda genomgående i rättsfallsmaterialet, utan detta kan uppvisa vissa avvikelser. I ett fall (ND 1921 s. 360) har man klart följt principen att göra den ursprungligen kontraherande transportören ansvarig för uppgift (märkning av gods) i ett av fartygsägarens befälhavare utfärdat konossement. Denna lösning är tydligen den rakt motsatta. Även i personskadefallet (ND 1957 s. 166) är det den kontraherande transportören man har inriktat sig på såsom ansvarig. Här är man ju dock långt utanför konossementssituationen och frågan om lastemottagarens relation till transportavtalet, och fallet har därför endast indirekt intresse för vårt problem. I 1921 års fall var det dessutom fråga om en omlastningssituation och inte underbortfraktning.

Ytterligare en lösning vore att lämna lastemottagaren en valmöjlighet att vända sig mot antingen den kontraherande eller den verkställande transportören. En sådan valmöjlighet skymtar såsom en lösning endast i ett avgörande (ND 1954 s. 440), vilket dock är ett omlastningsfall och icke representerar den renodlade underbortfraktningssituation, som vi här har i sikte. Lösningen har också hävdats med av-

seende på anglo-amerikansk sjörätt.[8] För den händelse både den kontraherande och den verkställande transportören samtidigt kvalificeras som ansvariga motverkar man redarens frestelse att genom underbortfraktning undandra sig sitt transportöransvar, men å andra sidan verkar lösningen som en i och för sig överraskande förbättring av konossementshavarens ställning.[9]

I den nordiska rättslitteraturen under den nu behandlade tidsrymden har flertalet uttalanden anslutit sig till den lösning av problemet om transportöransvaret vid underbortfraktning, som första gången kommit till uttryck i 1903 års avgörande. Fartygsbefälhavaren har alltså i och med utfärdandet av konossementet ansetts binda fartygsägaren, varvid den kontraherande transportören förklarats befriad från vidare ansvar i förhållande till lastemottagaren.[10] Så småningom har emellertid vissa kritiska röster höjts, med motiveringar som ytterst bottnar i att den stränga bundenheten vid fartyget i själva verket passar illa in i den moderna linjefartens förhållanden, där det är själva styckegodset som står i centrum för intresset, och därför verkar alltmera främmande från lastägarsynpunkt.[11] Nordisk sjörättspraxis under senare tid erbjuder också exempel på att tidsbefraktare i tvister om transportöransvaret med lastägare avstått från att till sin fördel åberopa principen i 1903 års avgörande.[12]

Det fanns alltså viss anledning att vänta sig, att Norges Høyesterett skulle bryta mot principen i 1903 års avgörande, när frågan på nytt ställdes på sin spets i Lysaker-målet *ND 1955 s. 81*. Så blev emellertid icke fallet. Tidsbefraktaren ansågs här icke ansvara i förhållande till konossementsinnehavaren för dennes krav på ersättning för skada på ett parti sillmjöl. Den verkställande transportören (fartygsägaren) an-

[8] Tetley s. 51.

[9] Jfr Sortais i Pontavice m. fl., L'affrètement s. 157.

[10] Jantzen i redaktionell kommentar i ND 1903 s. IX—XII och i boken Certepartier och konossementer s. 296 f., Jantzen & Hasselrot s. 293 ff., Klæstad, Rederansvaret s. 213 f., Grundtvig (2. Udg.) s. 144—146, Knoph s. 274, Beckman, Handbok s. 109, Sejersted s. 29 f., Wiig i AfS Bd 2 s. 413.

[11] Platou (2. utg. ved Aars) s. 247—248 not 3, Jantzen i ND 1937 s. 197 f. samt Godsbefordring s. 60, Schmidt, Föreläsningar s. 124—128, Falkanger i AfS Bd 5 s. 391. Jfr ovan Inledning samt Kap. I:11.

[12] Brækhus anför i sitt nedannämnda utlåtande i Lulu-målet såsom exempel härpå ND 1947 s. 152 (SøHa), 1950 s. 37 (Bergen Byrett) och 1952 s. 6 (NH). Sveriges HD tog icke ställning till hithörande frågor i rättsfallet NJA 1956 s. 150, där den verkställande transportören icke framställde någon invändning om att han ej vore att anse såsom part i förhållande till vederbörande lastintressent.

togs ha övertagit ansvaret för lasten i och med att konossement utställdes. Förstevoteranden framhöll bl. a., att konossementen hade undertecknats av fartygets befälhavare, vilken också hade betecknat sig som sådan, och efter vanliga regler så blev därmed fartygets redare (icke tidsbefraktaren) förpliktad. I de avsnitt om tidsbefraktning, som infördes i de nordiska sjölagarna på 1930-talet, fanns enligt förstevoterandens mening intet som tog avstånd från den uppfattning, vilken återspeglades i domen från 1903 och i senare rättspraxis. Tvärtom kunde sägas, att regressreglerna förutsatte, att redaren utåt var den som skulle ansvara, något som även kunde sägas om Baltimecertepartiets klausuler 9 och 13. Om tidsbefraktaren ändå skulle hållas ansvarig, måste han enligt förstevoterandens uppfattning i det konkreta fallet ha uppträtt på ett sådant sätt, att han genom sitt uppträdande kunde antas ha övertagit konossementsansvaret. Att tidsbefraktarens konossement hade använts var emellertid icke tillräckligt för att anse, att tidsbefraktaren hade låtit utfärda konossementet på sina vägnar. Samtidigt som förstevoteranden på detta sätt helt anknöt till 1903 års avgörande påpekade han, att resultatet icke alltid i hithörande fall framstod såsom rimligt, men detta var enligt hans uppfattning en helt annan sak. Övriga domare anslöt sig i det väsentligaste till förstevoteranden.

Helt i överensstämmelse med dessa riktlinjer avgjorde så Sveriges Högsta domstol det s. k. Lulu-målet, referat i *NJA 1960 s. 742*. De faktiska förhållandena i målet sammanfattas i referatet på följande sätt:

»Enligt ett mellan Korsnäs aktiebolag och Stockholms rederiaktiebolag Svea slutet generellt avtal, betecknat såsom årskontrakt och avseende tiden d. 1 jan. 1955—d. 31 jan. 1956, utfäste sig Korsnäsbolaget att skeppa samtliga cif-försålda pappersmassepartier till, såvitt här är av intresse, holländska hamnar med Sveabolagets eller samseglande rederiers egna eller förhyrda fartyg på villkor dessutom bl. a., att anmälningar av föreliggande varupartier skulle av Korsnäsbolaget verkställas till skeppsmäklareföretaget Andersson & Lundqvist aktiebolag i Gävle samt att innehållet i Sveabolagets och samseglande rederiers linjekonossement i övrigt skulle gälla. Andersson & Lundqvist brukade regelbundet anlitas såsom mäklare av Sveabolaget.

S/s Lulu äges av Levant Shipping Company i Beirut samt är hemmahörande där och infört i republiken Libanons fartygsregister. Under tid, varom i det nedan refererade målet är fråga, var emellertid fartyget tidsbefraktat av det tyska rederiet Edmund Halm & Co. i Hamburg.

Efter det Sveabolaget träffat avtal om delbefraktning av Lulu inlastades uti detta d. 22 och 23 dec. 1955 i Karskär för befordring till Rotterdam 1 000 balar pappersmassa. Avlastare var Korsnäsbolaget och godsemottagare visst holländskt bolag, till vilket Korsnäsbolaget sålt godset cif nämnda stad. För befordringen utställde Andersson & Lundqvist »For the Master» efter inlastningen ett d. 23 dec. 1955 dagtecknat konossement, varvid begagnades ett av The Baltic and International Maritime Conference godkänt formulär, benämnt Conlinebill. På begäran av Korsnäsbolaget meddelade Stockholms sjöförsäkringsaktiebolag enligt polis d. 28 dec. 1955 transportförsäkring å det inlastade godset. När Lulu ankommit till Rotterdam och godset där lossades, saknades 31 balar. På grund av försäkringsavtalet utbetalade sjöförsäkringsbolaget till godsemottagaren såsom den skadelidande ersättning för dessa balar med 5 762 kr 90 öre och fick i samband härmed godsemottagarens rätt till skadestånd överlåten å sig.

Efter stämning yrkade sjöförsäkringsbolaget vid Stockholms RR förpliktande för Sveabolaget såsom underbortfraktare att till sjöförsäkringsbolaget utgiva sagda belopp 5 762 kr 90 öre. Tillika fordrades ränta.

Sveabolaget bestred bifall till sjöförsäkringsbolagets talan under åberopande, i första hand att Sveabolaget icke efter konossementets utfärdande vore ansvarig för befordringen av godset.»

Det centrala partiet i HD:s dom lyder som följer:

»Sjöförsäkringsbolagets i målet förda talan skall bedömas med beaktande av att bolaget gör gällande den rätt som tillkommit godsemottagaren på grund av att efter Lulus ankomst till Rotterdam vid lossning befunnits, att 31 massabalar saknades.

Det för transporten utfärdade konossementet, vari hänvisning icke gjorts till något mellan Korsnäsbolaget och Sveabolaget ingånget fraktavtal, har av Korsnäsbolaget överlåtits å godsemottagaren, och dennes rätt grundar sig, såvitt i målet angivits, allenast på innehavet av konossementet. Vid dessa förhållanden har godsemottagaren i förevarande hänseende icke ägt åberopa någon Korsnäsbolaget enligt fraktavtal med Sveabolaget tillkommande rätt utan är godsemottagarens rätt att bedöma uteslutande med hänsyn till konossementet.

Lika med HovR finner KM, att Andersson & Lundqvist, åt vilket bolag befälhavaren på Lulu får anses hava uppdragit att på hans vägnar utställa konossementet, icke kan anses vid detta undertecknande hava företrätt Sveabolaget.

Vid konossementets utfärdande har visserligen använts ett såsom linjekonossement betecknat formulär, vari Sveabolagets firma och kännetecken samt vissa Sveabolagets agenter, däribland Andersson & Lundqvist, funnos angivna och varav framgick, att Sveabolaget drev linjetrafik mellan Sverige och Holland. I följd härav och då handlingen saknade upplysning om

att Lulu icke tillhörde Sveabolaget, har godsemottagaren kunnat bibringas den föreställningen, att Sveabolaget vore fartygets redare. Angivna omständigheter kunna emellertid — särskilt med hänsyn till att konossement icke enligt gällande rätt förutsättes skola innehålla uppgift om redaren — icke föranleda till att Sveabolaget göres ansvarigt på grund av konossementet.»

De sålunda ånyo fastlagda principerna[13] blev föremål för skarp kritik av Brækhus i ett par i målet företedda sakkunnigutlåtanden.[14]

Brækhus uttalade bl. a., att det syntes honom närma sig det rättsligt oanständiga, när Sveabolaget ville hänvisa ett relativt obetydligt mankokrav enligt konossementet till ett rederi i Beirut — ett rederi som Korsnäs och de holländska köparna icke haft någon som helt kännedom om (Berendt-Poulsen talar för motsvarande situation om att den förefaller honom orimlig, UfR 1967 B s. 165). Till bilden hör, att sjöförsäkringsbolaget faktiskt hade sökt fartygsägaren i Beirut, där domstolen emellertid friat ägaren från ansvar med den motiveringen, att denne icke vore ansvarig när fartyget seglade under tidscerteparti. Det samlade resultatet av den libanesiska och den svenska domen kan därför sägas ha för sakägaren blivit en evig cirkel, en återförvisning av perpetuum mobile-typ. Det i såväl rättslitteraturen som domsmotiveringarna ofta anförda argumentet, att den kontraherande transportören icke kan utöva tillsyn och kontroll över godset och följaktligen ej heller bör bära ansvaret för detsamma, bemöter Brækhus med en hänvisning till att ansvarsfrågorna är en ekonomisk risk, som man förhandlar om och kan teckna försäkring mot. I det oftast förekommande trekantsförhållandet mellan redaren, tidsbefraktaren och lastägaren, hade risken när det gällde de två förstnämnda lagts på tidsbefraktaren, jfr Baltime 9 och 13, trots att denne icke hade någon tillsyn eller kontroll. Därför var det tidsbefraktaren, som tecknade ansvarsförsäkring, medan redaren fick en timecharter-rabatt av sin P & I-assuradör. Det enda naturliga vore, fastslår Brækhus, att då låta ansvaret utåt i förhållande till lastägaren korrespondera med ansvarsfördelningen inåt.

Även andra argument har Brækhus framfört i sin kritik mot utgången av Lulu-målet. En huvudtanke hos honom torde kunna kortfattat återges på följande sätt. En befraktare kan utnyttja sin rätt på två olika sätt. Antingen kan han transportera sina egna varor eller också kan han sälja sitt krav på transportprestation till en tredje man, vilken i sin tur behöver en transport. Av sjölagen 75 § framgår, att en sådan försäljning av befrak-

[13] Jfr ND 1961 s. 7 (Kristiansand byrett, domen fastställd av Agder lagmansrett och Højesteretts Kjæromålsutvalg, se ND 1962 s. 41).

[14] Dat. den 21 april 1958 resp. 14 aug. 1959. Varken dessa utlåtanden eller andra i målet företedda utlåtanden har refererats i Arkivet, vilket kan beklagas med hänsyn till att den mycket fylliga diskussionen onekligen har stort värde för en förståelse av de i rättsfallen bedömda juridiska problemen.

tarens krav på transportprestation i sin tur kan ske på endera av två vägar. Antingen kan befraktaren överlåta sitt krav enligt transportavtalet till tredje man. Det föreligger i så fall en vanlig fordringscession, varvid cessionarien-tredje man får direkt krav på debitor cessus-redaren, under det att cedenten-befraktaren icke ansvarar annat än för att fordringen existerar (ansvar för »veritas», icke för »bonitas»). Eller också kan befraktaren själv i förhållande till tredje man åta sig en transportförpliktelse som är så konkretiserad, att befraktaren på grund av sitt transportavtal med redaren kan kräva att den sistnämnde utför transporten. Man har då att göra med en underbefraktningssituation. Rättsligt sett föreligger det då två skilda transportavtal, och efter elementära kontraktsrättsliga principer skulle konsekvensen härav bli den, att underbefraktaren icke kan göra ett avtalskrav gällande direkt mot den verkställande transportören (fartygsägaren) utan måste hålla sig till den kontraherande, vilken i gengäld har det fulla ansvaret för att underfraktavtalet uppfylles avtalsenligt. Dessa konsekvenser har man också, fortsätter Brækhus, dragit fullt ut när det gäller ansvar som uppkommit före lastningen. Om man väljer motsatt lösning för ansvar som uppkommit efter lastningen, så kan denna lösning accepteras enbart på grundval av positiv lag eller därför att lösningen tillgodoser väsentliga reella intressen. Genom att lösningen i så utpräglad grad avviker från allmänna kontraktsrättsliga principer, måste man nämligen på basis av de formal-juridiska synpunkterna anse alla skäl tala för att den kontraherande transportören måste anses ansvara såsom gäldenär även efter det att konossement utställts.[15] Även viktiga reella hänsyn talar till förmån för denna lösning, menar Brækhus. Befraktaren känner sin medkontrahent, den kontraherande transportören, och är därför inställd på att hålla sig till honom, under det att den verkställande transportören kanske är honom helt främmande. Från denna huvudregel borde man ha anledning att göra undantag endast för det fall, att underbefraktningsavtalet ger särskilt stöd för att motsatt lösning skall väljas. Inom ramen för avtalsfriheten är det möjligt för kontrahenterna att överenskomma om att den kontraherande transportören skall vara fri från allt ansvar efter den tidpunkt, när konossement för lasten har utställts. För den händelse en konossementsförvärvare i överensstämmelse med principen i sjölagen 160 § enbart stöder sitt krav på konossementet, borde man enligt Brækhus icke anse det vara uteslutet, att mottagaren kan göra ett ansvar gällande mot den kontraherande transportören. Det kunde nämligen enligt hans uppfattning icke antas, att underbefraktningsavtalet och det till grund för detsamma liggande årskontraktet givit Sveabolaget rätt att sätta den verkställande transportören i sitt ställe såsom ansvarig. Sveabolaget måste därför i förhållande till Korsnäs häfta solidariskt med rederiet för uppfyllelse av förpliktelsen i enlighet med konossementet. Detta Korsnäs' krav mot Sveabolaget kunde det naturligtvis

[15] En liknande tankegång kan återfinnas hos Gütschow s. 14 ff.

också överlåta på en tredje man, nämligen köparen av de transporterande varorna. Och det föreföll också enligt Brækhus naturligt att säga, att en sådan överlåtelse måste tyst underförstås äga rum i samband med överlåtelsen av konossementet.

Såsom tidigare antytts bottnar argument sådana som de nu refererade samtliga i det förhållandet, att den valda lösningen så illa passar in i den moderna linjefartens kommersiella struktur. Transportlöftet är icke längre bundet vid det särskilda fartyget — såsom i äldre tider onekligen var fallet — utan i stället centrerat till själva godset (löftet att utföra transporten av godset). Detta märks kanske inte alldeles tydligt i Lulu-fallet, beroende på att man där icke har att göra med renodlad linjefart. I pläderingen poängterade Sveabolaget också detta förhållande. Sålunda framhölls det, att Svea icke förbundit sig till annat än att anskaffa erforderligt tonnage (och Korsnäs i sin tur att uteslutande använda Svea för att anskaffa tonnaget). Avtalet var därför fullgjort i och med att erforderligt tonnage hade anskaffats och godkänts. Transportlöftet i den rena linjefarten med styckegodslast går däremot typiskt ut på att transportera visst gods — icke att anskaffa tonnage, något som har smak av trampfart. Såsom utretts i det första kapitlet av detta arbete måste ett transportlöfte i ren styckegodstrafik — om icke annat särskilt överenskommits mellan parterna — antas ha innebörden av ett åtagande att själv eller genom annan transportör transportera visst gods, m. a. o. vara i denna mening godsbundet. Därmed är emellertid icke sagt, att utfallet av bedömningen i Lulu-fallet skulle ha blivit en annan, om situationen varit renodlat styckegodsmässig.

Lulu-fallet gäller ett mankokrav och kan såsom talan var upplagd karakteriseras som ett avgörande rörande uppgiftsansvaret.[16] I och för sig är det icke nödvändigt att anta, att en fråga om vårdansvaret skall behandlas på alldeles samma sätt. När det gäller uppgiftsansvaret är detta helt bundet till konossementet, vilket därmed sätts i centrum för intresset. Det blir då naturligt, att alla bundenhetsresonemang får vad man skulle kunna kalla en konossementsrättslig färg. Vårdansvaret däremot ligger på transportavtalssidan och gör det därför naturligt, att resonemangens tyngdpunkt förskjuts till själva transportavtalet, samtidigt som argumenten blir mera allmänt obligationsrättsliga än konossementsrättsliga. Denna spänning mellan två infallsvinklar har präglat den första diskussionen om problemkomplexet. Men Lulu-

[16] Jfr Wilkens i Huvudlinjer s. 140.

fallets prejudicerande räckvidd lär knappast vara begränsad till den funktion, som uppgiftsplikten-uppgiftsansvaret utgör. Tvärtom står den i sådant sammanhang med övriga i transportlöftet ingående funktioner, däribland vårdplikt-vårdansvar, att utgången bör antas ha blivit densamma, även om godset hade visats vara omhändertaget av fartygets folk och förlusten sålunda uppkommen under själva transporten på grund av bristande vård. Härför talar även, att det kan bero på bevisningen i målet, om domen slutligen grundas på vårdansvar eller uppgiftsansvar. Några av de andra rättsfallen i serien, däribland det äldsta (ND 1903 s. 331), angår också rena vårdskador.

Efter det norska fallet »Lysaker» och det svenska »Lulu» har kommit ett danskt avgörande i frågan, »Dominian Line», refererat i *ND 1967 s. 352* (SøHa, målet förlikt fem dagar före huvudförhandling i Højesterett). Domstolen ansåg, att den kontraherande transportören i detta fall hade avgivit ett transportlöfte av innebörd, att han icke kunde sätta annan transportör i sitt ställe. Identity of carrier-klausulen ansågs icke ha på ett tillfredsställande sätt bragts till avlastarens kännedom och klausulen ansågs därutöver ha haft ett annat och speciellt syfte än att låta den kontraherande transportören befrias från transportöransvar, när godset transporterats med ett timechartrat fartyg. Ytterligare möter ett resonemang om att konossementsinnehavaren automatiskt inträder i avlastarens ställe och därför kan göra gällande även andra rättigheter än dem som följer av innehavet av konossementet, ett resonemang som kan kritiseras.[17]

Blickar man härefter tillbaka på det redovisade materialet, finner man att argumenteringen genomgående — trots variationerna — låter sig föras tillbaka på endera av två huvudlinjer. Den ena innebär, att man som ansvarig transportör utpekar den som enligt vanliga regler om avtals ingående, representation etc. enligt kontraktets formella uppbyggnad är transportkundens motpart. Den andra huvudlinjen är, att den vars uppträdande åstadkommer ett för motparten iakttagbart yttre sken av att vara kontraktspart också skall behandlas som ansvarig transportör och icke tillåtas komma ur det tvingande transportöransvaret. Lösningen att båda är samtidigt ansvariga har icke trängt igenom, ehuru den någon gång skymtat. Att sken av att vara kontraktspart också kan ge den rättsliga egenskapen att vara part är i och

[17] Så Ramberg i ETL 1966 s. 892. En utförlig analys av målet ger Hjalsted i UfR 1967 B s. 109 ff.; jfr Behrendt-Poulsen ib. s. 165 och i AfS Bd 9 s. 530 ff.

för sig icke märkligare än att sken av behörighet ibland kan medföra behörighet.[18]

Det härmed angivna huvudintrycket bestyrkes av den senare rättsvetenskapliga diskussionen i Sverige liksom av ett komparativt studium.

I svensk doktrin har Tiberg i en uppsats (Six lectures s. 127 ff.) starkt kritiserat Lulu-målets resultat, under det att Ramberg i en uppsats (ETL 1966 s. 874 ff.) försvarat detsamma. Det är instruktivt att mot varandra läsa dessa båda uppsatser, vilka företräder så diametralt olika uppfattningar. Rambergs huvudargument är, att avtalens egen uppläggning och konstruktion konsekvent leder fram till att blott fartygets ägare och icke dess tidsbefraktare blir bunden och ansvarig i förhållande till transportkunden. Dels hade befälhavaren (eller fartygets agent i dennes ställe) utfärdat konossementet blott på fartygsägarens vägnar, dels utsade identity of carrier-klausulen i det underliggande certepartiet klart, att kontraktet bestod mellan fartygets ägare och transportkunden. Tibergs huvudargument är likaledes själva kontraktens uppläggning, men han uppnår därmed alldeles motsatt resultat. Haagreglerna säger själva i art. 1 (a), att transportör skall vara den »who enters into a contract» — den kontraherande transportören i meningen av den som ur motpartens synvinkel framstår som kontraktsparten är »the Hague Rule Carrier». Motargumentet, att vanliga regler om avtals ingående och om fullmakt leder till ett annat resultat, underkännes på den grund, att Haagreglerna är tvingande och därför tar över. Den som på grund av sin yttre ställning för motparten framstår som transportör i Haagreglernas mening kan m. a. o. inte komma ur den tvingande lagstiftningen. Ytterligare stöd vinner, anser Tiberg, meningen att tidsbefraktaren i Lulufallet borde ha kvalificerats som ansvarig transportör därigenom, att Sveas vanliga och med dess firmatryck försedda konossementsformulär hade använts, vilket framstår som orimligt missvisande för kunden i förhållande till målets utgång. I förhållande härtill menar Ramberg, att endast kontraktet och icke det yttre skenet av att vara kontraktspart kan leda fram till vem som är kontraktspart och därmed utpekad som ansvarig transportör, vilken ej kan komma ur den tvingande lagstiftningen.

Ett icke obetydligt komparativt material till belysning av den diskuterade frågan har publicerats i häftet The Stockholm Colloquium on Maritime Law 1965: Report on the carrier identity problem (1966, även i Il Diritto Marittimo 1966 s. 163 ff.). Studiet av detta komparativa material ger intrycket, att man i huvudsak argumenterar just enligt dessa två huvudlinjer. Den första huvudlinjen (motsvarande Rambergs argumentering) återspeglas i det engelska bidraget. Där heter det sålunda, att avgörande är frågan om behörighet för den som undertecknar konossementet (s. 171). Enligt

[18] Jfr t. ex. Grönfors, Ställningsfullmakt, passim, särskilt s. 63 ff. och 346 ff.

flertalet konossement blir det fartygets ägare, som konossementsundertecknaren (befälhavaren eller i hans ställe fartygets agent) företräder och därmed binder (s. 175).[19] I grekisk rätt skulle det inte vara uteslutet, att befälhavaren också kunde anses företräda tidsbefraktaren och icke fartygsägaren (s. 188). Den andra huvudlinjen (motsvarande Tibergs argumentering) anges som en utgångspunkt för USA:s lagstiftning: »Thus anyone holding himself out to be the carrier may be held liable as carrier, whether or not he is the shipowner» (s. 210). Denna »holding out» kan sedan ske på många sätt. Den, vars namn står på konossementet, t. ex. i dess »annonshuvud», blir ansvarig transportör enligt fransk rätt (s. 180). Även detta sätt att argumentera bygger på det yttre skenet av att vara kontraktspart som avgörande moment.

I belgisk rättspraxis har man slutligen kommit fram till att söka lösningen i en förening av de båda argumentationslinjerna och sålunda ge transportkunden en rätt att söka antingen fartygsägaren eller också tidsbefraktaren. Se närmare Vaes.

Klyftan mellan de två huvudlinjerna i argumentationen torde emellertid ingalunda vara så stor, som möjligen den här presenterade renodlade formen av tankegångarna kan tyckas ge vid handen. De hänger i själva verket så nära samman, att den praktiska frågan blir: hur mycket av sken att vara kontraktspart fordras för att den formella härledningen av vem som är part icke skall slå igenom? Transportkunden, som går till ett linjerederi och sluter transportavtal, betraktar linjen som sin motpart och får av densamma utställd en bokningsnota. Denna innehåller en hänvisning till en klausul, vilken ger rederiet rätt att sätta annan transportör i sitt ställe. Räcker det med en standardklausul av detta slag, för att den formella härledningen skall fungera? Har det någon betydelse, att klausulen förekommer i praktiskt taget varje konossement och att ett linjerederi normalt i viss utsträckning arbetar med främmande tonnage och sålunda har möjlighet att uppträda som transportör såväl som transportförmedlare? Hur mycket av uppträdande och andra omständigheter skapar ett sådant sken av att linjerederiet är part, att detta sken tar över den formella härledningen? De båda synpunkterna är på en gång i konflikt med varandra och balanserande mot varandra. Resultatet blir olika i olika rättssystem och under olika tider.

Avvägningen i gällande svensk (och i stort sett nordisk) rätt har utfallit på ett sätt, som sammanfattningsvis torde kunna beskrivas så

[19] Samma argument är enligt Rodière, Traité général nr 301, avgörande för fransk rätt.

här. Den kontraherande transportören är från början rätt gäldenär i förhållande till både befraktaren och mottagaren. Detta innebär, att den som avger ett transportlöfte förutsättes ansvara som transportör, låt vara att han med en klausul om »open option» har möjlighet att förbehålla sig rätten att sätta annan transportör i sitt ställe.[20] Så snart godset har lastats ombord på den verkställande transportörens fartyg och dennes befälhavare eller hans underfullmäktige utställt konossement, inträder i förhållande till den konossementsförvärvare, som enbart grundar sitt krav på konossementet, den verkställande transportören som gäldenär.[21] Samtidigt befrias den kontraherande transportören från sitt dittillsvarande ansvar i förhållande till mottagaren. Befälhavaren eller den han sätter i sitt ställe, normalt fartygets agent, anses nämligen vid undertecknandet av konossementet handla i fartygsägarens (den verkställande transportörens) namn (den formella härledningen). För att befälhavaren i stället skall anses handla i den kontraherande transportörens namn kräves uppenbarligen en uttrycklig eller åtminstone på grund av omständigheterna klart framgående fullmakt. Det räcker därvid icke, att konossementet utställts på den kontraherande transportörens formulär; »presumtionen» till förmån för att fartygsägaren är befälhavarens huvudman är tydligen starkare än så.[22] Man tycks alltså icke ha haft mycket till övers för synpunkten att någon för motparten framstår som kontraktspart.

Det är påtagligt att HD, trots fastslåendet av att principerna i sjölagen 123 § skall tillämpas även på Haaglagsfart (som alltså jämställes med sjölagsfart), icke gjort allvar av denna tanke. Tvärtom har den utpekade medkontrahenten direkt kvalificerats såsom ansvarig

[20] På alldeles motsvarande sätt utgår man från att avgivaren av ett transportförmedlingslöfte ansvarar blott såsom speditör men med möjlighet att genom särskild klausul om självinträde förbehålla sig rätten att själv uppträda som transportör.

[21] Jfr uttryckssättet hos Grönfors & Hagberg s. 75.

[22] Vad beträffar de konkreta förhållandena i Lulu-fallet må nämnas, att Svea i sin plädering framhöll några särskilda omständigheter, vilka onekligen snarast talar emot att i det valda formuläret inläsa en fartygsbefälhavarens representation för den kontraherande transportören och därför kan tänkas ha bidragit till utgången, ehuru detta icke framgår av anförda domskäl. Det var nämligen Korsnäs som ifyllde konossementet och översände detsamma i ifyllt skick till Andersson & Lundqvist. Korsnäs gav alltså formuläret dess utseende. Avsikten var ursprungligen, att Lulus befälhavare skulle personligen underteckna dokumentet. Eftersom det gällde att komma undan hotande is, uppdrog kaptenen emellertid åt Andersson & Lundqvist att underteckna konossementet och avseglade omedelbart.

transportör utan att man därutöver undersökt, varthän en tillämpning av principerna i 123 § skulle leda. Den relevanta fråga, som HD också tycks ställa, är: medför själva skenet av att vara även verkställande transportör att linjen (Svea) skall vara ansvarig transportgäldenär och bära det tvingande transportöransvaret? Hur denna fråga besvaras borde dock med HD:s egen utgångspunkt vara praktiskt taget likgiltigt, eftersom målet i själva verket skulle ha fått en och samma utgång, oavsett om Svea eller Luluredaren hade kvalificerats såsom medkontrahent. Ty om Svea uppfattats vara medkontrahent, följer att Svea kunnat friskriva sig från ansvar för det främmande transportavsnittet under förutsättning att i stället Lulu bär det tvingande transportöransvaret. Om Lulu — såsom i målet faktiskt skedde — uppfattas vara medkontrahent (i och med godsets omhändertagande för transport och utställande av konossement), förenar Lulu den kontraherande och verkställande transportfunktionen och är därför förbjuden att friskriva sig, samtidigt som Svea ej längre är med i bilden. Så tycks man alltså dock inte ha resonerat. Samtidigt måste varnas mot att dra alltför specialiserade slutsatser av enskilda formuleringar i domsmotiveringarna, eftersom skrivsättet onekligen är ganska vagt.

Frågan i vad mån motsvarande principer skall uppställas i fall av genomgångstransporter till sjöss efter mönster av underbortfraktningsfallet skall undersökas i närmast följande kapitel.

9. Transportöransvaret vid enbart klausulreglerade successiva transporter i sjörätten

När man talar om successiva transporter, brukar man åtminstone i första hand åsyfta sådana fall, där det från början uttryckligen eller tyst avtalats, eller också avsetts eller förutsatts, mellan parterna, att transporten enligt fraktavtalet skall utföras av minst två olika transportörer efter varandra var för sin del. Dessa situationer har — såsom angivits ovan under 2 — sammanfattats under benämningen *särskilt avtalade successiva transporter.*

Det är emellertid möjligt, att en ursprungligen såsom enhetlig avsedd transport transformeras till en successiv transport därigenom, att transportören under pågående transport avbryter densamma och omlastar godset till annan transportör för vidare befordran till bestämmelseorten. Omlastningen kan därvid ske antingen till ett transportmedel av samma slag, varvid transporten förvandlas till en genomgångstransport, eller till ett transportmedel av annat slag, då

transporten övergår till att bli en kombinerad transport. Hithörande situationer, alltså de rena omlastningsfallen, har sammanfattats under beteckningen *enbart klausulreglerade successiva transporter*. Denna beteckning utpekar såsom något väsentligt den omständigheten, att transporten — ehuru från början avsedd att utföras av en och samma transportör — blir successiv genom en faktisk omlastning, vilken sker med stöd av en *generell omlastningsklausul* (transhipmentklausul).[1] Denna är den enda bestämmelse i avtalet som reglerar förfarandet och möjliggör, att omlastning kan företagas utan att transportören gör sig skyldig till ett kontraktsbrott.[2]

Anledningen till att transportören på antytt sätt ändrar sina dispositioner kan vara, att en händelse av typen force majeure omöjliggör prestationens fullgörande i överensstämmelse med vad från början avsetts. Men anledningen kan också vara att söka i att omlastningen visar sig vara utgiftsminskande för transportören på ett sätt som strax skall belysas närmare.

De flesta konossement innehåller en särskild transhipmentklausul av s. k. liberty-typ, vilken går ut på att tillförsäkra transportören vidsträckta befogenheter att företa dylika åtgärder, utan att dessa skall bli att bedöma såsom stridande mot transportavtalet. För att ge en konkret uppfattning om hur sådana klausuler ser ut och hur de varierar till utformningen, skall här ges några exempel. Dessa har utvalts efter en genomgång av samtliga svenska konossement i utlandslinjefart. De avspeglar alltså närmast svenska skrivtraditioner, vilka dock givetvis starkt påverkats av den internationella konossementsfloran. Som utgångstyp anföres Conlinebill, ett dokument som verkar starkt mönsterbildande (nedan klausul nr 10). Denna avfattning har betecknats som den klaraste av de vanligen förekommande omlastningsklausulerna.[3] Sedan följer ett antal varianter, av vilka de flesta går ut på att redaren friskriver sig från transportöransvaret för det främmande transportavsnittet. Så sker på olika sätt, t. ex. genom att säga att reda-

[1] Hithörande rättsproblem har i nordisk doktrin särskilt behandlats av Selvig i AfS Bd 6 s. 558 ff. och Grönfors i Six lectures s. 31 ff. Jfr Selvig, The freight risk s. 361 ff. och 493 f. samt Grönfors i SvJT 1967 s. 602—604.

[2] Jfr Selvig i AfS Bd 6 s. 571, 573. Ansvaret för ett dylikt kontraktsbrott är detsamma som vid otillåten deviation, nämligen ett casus mixtus-ansvar. Se t. ex. Grönfors, Allmän transporträtt s. 89. I det franska avgörandet DMF 1964:103 ansågs den förste (kontraherande) transportören solidariskt ansvarig med det första fartygets kapten, kaptenen på det fartyg till vilket godset omlastades samt det terminalföretag som ombesörjt omlastningen.

[3] Wildiers s. 135.

ren blott handlar som speditör eller agent för den verkställande transportören (klausulerna nr 10 och 11); genom att fastslå redarens rätt att för befraktarens räkning ingå avtal med annan transportör om fortsatt befordring på sämre villkor än transportavtalet (klausul nr 11); genom uttalandet att alla villkor i en följande redares konossement automatiskt skall anses ingå i transportavtalet (klausul nr 12); eller genom villkoret att godset skall anses vara färdigt transporterat och utlämnat redan i och med att det lämnats för omlastning i och för vidare befordring till destinationsorten (klausul nr 13). Slutligen har medtagits en klausul, enligt vilken redaren får omlasta utan att detta skall innebära kontraktsbrott men ansvaret för redaren — i motsats till de övriga exemplen — samtidigt ändå skall gälla oförändrat även efter omlastningen ända fram till leveransen på bestämmelseorten (klausul nr 14).[4] En sådan klausul rörande bibehållet transportöransvar efter omlastning synes medföra den fördelen för transportören, att man då lättare än eljest torde vara benägen att godta omlastningen såsom »skälig deviation».[5]

(10)

»Whether expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and to carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at Carrier's expense but at Merchant's risk. When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods in other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only.

The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the Carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.»

(Conlinebill. 6. Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding.)

(11)

»In all cases of transhipment, forwarding, re-shipment or storage, the Carrier acts as agent for the Merchant only, and is authorized to accept the terms of any warehouseman or carrier, even although less favorable to the Merchant than those contained in this Bill of Lading.»

(Swedish American Line m. fl. (Broströms) 7. Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding.)

[4] Vissa, delvis kritiska, kommentarer till nämnda klausuler gör Grönfors i Six lectures s. 50 ff.

[5] Så Selvig i AfS Bd 6 s. 575 samt Grönfors i Six lectures s. 39 f. och 52 f.

(12)
»Carrier has the liberty of transhipping the goods at any place or port he finds suitable at his expense but at shipper's risk in which case all conditions expressed in the Bill of Lading of the on-carriers are to be considered as forming part of this Bill of Lading.»
(Johnson Line, North Pacific m. fl. 1. Carrier's liabilities and rights. Transhipment.)
(13)
»All responsibility of the carrier in any capacity shall altogether cease and the goods shall be deemed delivered by it under this bill of lading and this contract of carriage be deemed fully performed on actual or constructive delivery of the goods to any such person or on-carrier at port of discharge or elsewhere in case of an earlier substitution, transhipment or on-carriage.»
(Norton Line (Rederi AB Svea, Rederi AB Fredrika, Rederi AB Svenska Lloyd). River Plate and Brazil B/L 14.)
(14)
»The goods or part thereof may be carried by the named or other vessels, whether belonging to the Line or others, and should circumstances in the opinion of the Carrier, Master or Agent render transhipment desirable or expedient may be transhipped at any port or ports, place or places whatsoever, and while in course of transhipment may be placed or stored in craft or ashore and may be re-shipped or forwarded or returned by land and/or water and/or air at Carrier's option and expense, all as part of the contract voyage and all the provisions of this Bill of Lading shall continue to apply.»
(Transatlantic, Australian Homeward B/L 3 (d).)

Med hänsyn till den tvingande karaktären av redarens ansvar måste i omlastningsfallen uppkomma samma problem som nyss behandlats med avseende på underbortfraktningsfallen. Om intet annat stadgats skulle regeln säkerligen vara, att den som särskilt ålagts förpliktelsen att transportera ej bör »kunna befria sig från ansvaret för dess fullgörande genom att övervältra förpliktelsen på annan».[6] Redan förut (under 6) har emellertid fastslagits, att sjölagen 123 § med varandra jämställer särskilt avtalade och enbart klausulreglerade successiva transporter. Lagen har därmed som utgångspunkt för ansvarsläget fixerat satserna, att transportören även vid en omlastningsklausul å ena sidan principiellt ansvarar för hela transporten men å andra sidan samtidigt äger rätt att friskriva sig »från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vårdnaden om godset åvilar» annan transportör. Varken lagtexten eller motiven antyder någon som helst inskränkning i denna princip. Icke desto mindre är det ingalunda givet, att friskrivningsmöjligheten skall vara helt oinskränkt. Självklart måste den gälla i alla fall, där omlastningen sker

[6] Skadeståndskommittén i SOU 1964:31 s. 48.

för att tillvarata lastägarens intressen, dessa må sedan sammanfalla med eller avvika från transportörens. Som exempel på en hithörande situation kan nämnas, att omlastningen sker emedan fartyget tillfälligtvis icke är i stånd att avlämna godset på bestämmelseorten (hamnen har spärrats genom en naturkatastrof e. d.). Det kan rent av vara en plikt för transportören att omlasta, vid äventyr att han eljest anses ha begått en försummelse inom ramen för sitt åtagande. Men det är också möjligt, att omlastningen enbart sker för att tillvarata redarens privatekonomiska intressen. Det kan vara betydligt billigare för honom att i mellanhamn skicka gods per järnväg till bestämmelseorten i stället för att låta båten fullfölja resan, nämligen om det slutligen visar sig att blott en ringa del av lasten skall till den ursprungligen avtalade bestämmelseorten. Även om hithörande fall icke uttryckligen har undantagits i lagtext eller motiv, är det i och för sig en rimlig ståndpunkt att icke anse situationen täckt av den i lagen medgivna friskrivningsmöjligheten. Förmånen av friskrivning är i förhållande till det i princip tvingande ansvaret så betydande, att den väl kan uppfattas såsom försedd med den tysta reservationen, att man överhuvud icke åsyftar sådana fall, där lastägaren väl icke har något som helst eget intresse av omlastningen utan enbart utsätts för den ökade skaderisk, som en extra godshantering alltid måste innebära, allt enbart till transportörens ekonomiska fördel.[7]

På Haaglagens område saknas ett stadgande, motsvarande sjölagen 123 §. Fråga uppkommer därför, om man i Haaglagsfart skall tillämpa samma principer för ansvaret som enligt sjölagsstadgandet eller om Haaglagen ger anledning till någon annan tolkning. Frågan i vad mån konventionens bestämmelser skall tillämpas i omlastningsfall har i olika sammanhang bedömts vara tämligen oklar.[8] Förarbetena till konventionen lämnar heller knappast någon verklig ledning.[9]

Verkan av generella omlastningsklausuler i Haaglagsfart har ibland diskuterats i den internationella sjörättsdoktrinen.[10] En utbredd uppfattning är, att friskrivning i form av omlastningsklausuler skall godtas så långt som de icke korrigeras av gällande deviationsregler; dessa sistnämnda skulle alltså utgöra tillräckligt korrektiv mot missbruk av

[7] Distinktionen finns med avseende på Haaglagsfart utförd av Stephane Dor s. 66 f.

[8] Jfr Bagge i SvJT 1923 s. 236 och P. Gram s. 134.

[9] Jfr uttalande av JustR Hagbergh i NJA 1962 s. 159 (s. 171 överst). Annan mening Selvig i AfS Bd 6 s. 576 ff.

[10] Vissa litteraturuppgifter återfinns i NJA 1962 på s. 162 f.

omlastningsklausuler.[11] Vad svensk rättslitteratur angår påträffar man denna tanke redan i Hammarskjölds avhandling om fraktavtalet, där även det för deviationssituationen karakteristiska casus mixtus-ansvaret beskrives, dock utan att denna juridisk-tekniska term begagnas.[12] I modern utländsk sjörättslitteratur bygger Stephane Dor vidare på deviationstanken genom att för godtagande av ansvarsfriskrivning i generell omlastningsklausul uppställa följande fem rekvisit:

(1) Omlastningen skall vara »reasonable and proper» under givna omständigheter, varvid bedömningen skall ta hänsyn till fartygets typ, beskaffenheten av resan, sedvänjan på ifrågavarande rutt och godsets art.

(2) Redaren skall notifiera avlastaren, så att denne kan vidta erforderliga åtgärder, såsom att teckna tilläggsförsäkring.

(3) Redaren har att under omlastningen vårda godset.

(4) Han skall vidare visa erforderlig omsorg genom att tillse att godset verkligen fortskaffas till bestämmelseorten (ordna den fortsatta transporten såsom en speditör).

(5) Konossementet får icke bland sina villkor uppta en bestämmelse om att redaren måste befordra godset med sitt fartyg direkt till bestämmelseorten.[13]

Vissa sjörättslärda har underkänt omlastningsklausulernas ansvarsbefriande verkan med hänvisning till att lossning i Haagreglernas mening endast kan ske på bestämmelseorten.[14] I ett av konventionens grundbegrepp har man alltså velat se en inbyggd spärr mot friskrivning. Andra åter har menat, att Haagreglerna inte ger någon verklig ledtråd för bedömningen av frågan, varför man helt vore hänvisad till att falla tillbaka på vad den nationella rätten kan innehålla i ämnet.[15]

I svensk sjörättspraxis har avgörandet NJA 1962 s. 159 (Gudur) tilldragit sig den största uppmärksamheten. Innan detta rättsfall refe-

[11] P. Gram i otryckt utlåtande rörande Fernspring-saken, dat. den 18 september 1960. I ND 1950 s. 37 (Bergen Byrett) betraktades i överensstämmelse härmed omlastning som en deviation och därför såsom begränsad av kravet på att vara skälig (reasonable).

[12] Hammarskjöld s. 42, 88. Se om casus mixtus-ansvaret i deviationsfall t. ex. Huvudlinjer s. 75 f. med hänv.

[13] Stephane Dor s. 67 f. Beträffande det sistnämnda rekvisitet (5) må till jämförelse anföras avgörandet ND 1924 s. 443 (Østre Landsrett) angående deviationsklausulen i Genconcertepartiet.

[14] Se ovan under 7 i not 9.

[15] Så P. Gram i nyssnämnda utlåtande.

reras och analyseras, är det dock lämpligt att teckna en bild av omlastningsfallen i tidigare nordisk sjörättspraxis. Visserligen har där frågan om den tvingande regleringens förhållande till generella omlastningsklausuler ingalunda satts på sin spets, men vissa för denna fråga betydelsefulla tendenser kommer ändå rätt väl fram i materialet och bidrar till problemets belysning.

En utgångspunkt anses vara, att skadan in dubio har uppkommit före omlastningen. Denna bevisbörderegel verkar alltså till den omlastande transportörens nackdel. Denne måste nämligen för att befria sig från ansvar själv visa, att skadan har uppkommit efter det att godset omhändertagits av näste transportör.

Ett exempel erbjuder avgörande *ND 1954 s. 440* (Hammerfest Byrett). En kartong med plommon skulle transporteras från Trondheim via Hammerfest till Breivikbotn. Kartongen kom aldrig med fartyget vid avresan från Trondheim. När omlastning skedde i Hammerfest till annan transportör, kvitterade denne ut en annan kasse, vilken innehöll förstört gods. I domen sades uttryckligen, att den förste transportören — om den skadelidande hade vänt sig mot honom — skulle ha haft bevisbördan för att felet hade uppkommit efter det att kartongerna hade överlämnats till den andre transportören.

Jfr HD:s uttalande i *NJA 1952 s. 12* (särskilt avtalad successiv transport): »Med hänsyn till innehållet i de av oceanrederiet åberopade tallysedlarna och vad i målet blivit upplyst rörande den övervakning som vid lossningen av godset i Rio Grande ägt rum från oceanfartygens sida ävensom till föreliggande omständigheter i övrigt får antagas för visst, att det i målet ifrågavarande godset förkommit först sedan det förts från oceanfartygen till lokalfartygen och där frigjorts från lossningsanordningarna.» Även om denna formulering inte tillåter några mera vittgående slutsatser, är den förenlig med att godsräkningen vid omlastningen utgjorde ett bevismedel med verkan, att förlusten ansågs uppkommen först efter det att godset lämnat den förste transportörens ansvarsområde.

Vidare anses en ansvarsfriskrivning i hithörande fall ingalunda innebära, att den omlastande redaren blir befriad från sin skyldighet att liksom en speditör iaktta lastägarens bästa vid valet av ny transportör. Det med denna skyldighet förbundna ansvaret för culpa in eligendo kvarstår på samma sätt som när en speditör enligt de nordiska speditionsvillkoren förbehåller sig fri valrätt mellan allmänt brukade transportmedel och transportvägar.[16] Den omlastande transportören

[16] Grönfors & Hagberg s. 36 f.

måste vidare se till att transportavtalet med näste transportör får ett för lastägaren försvarligt innehåll — en plikt som han ibland söker friskriva sig från genom särskild hänvisning till att lastägaren måste låta sig nöja med även sämre villkor än enligt det ursprungliga transportavtalet (ett exempel erbjuder den ovan citerade klausulen nr 11) eller att avtalsvillkoren med den nya transportören skall anses ingå i och utgöra en del av det ursprungliga transportavtalet med lastägaren (klausulen nr 12). Till sådana varsamhetsplikter, som ej heller brukar anses vara undantagna genom normalt formulerade friskrivningsklausuler rörande omlastning, hör den förste transportörens skyldighet att se till, att själva omlastningsoperationerna utförs på ett för lastägaren acceptabelt sätt liksom att det nya transportmedlet åtminstone till sin typ är ägnat att föra vederbörande last.

ND 1908 s. 177 (SH). Detta mål angick en transport, där villkoren icke upptog någon generell omlastningsklausul. Fartyget kunde icke gå till destinationsorten på grund av vattendjupet i förening med hård vind. Befälhavaren ansågs ha rätt att lossa lasten i läktare under förhandenvarande omständigheter. Dessa läktare sprang emellertid läck och sjönk med lasten. Redaren ansågs ansvarig för denna skada, emedan befälhavaren borde ha kontrollerat läktarnas sjövärdighet före omlastningen. I domen sade uttryckligen att befälhavaren »under ifrågavarande omständigheter måste anses ha haft skyldighet tillse, att det fartyg, i vilket en del av kollasten på hans föranstaltande utlossats, befunnit sig i fullt sjövärdigt skick...»

ND 1931 s. 252 (SøHa). Målet gällde omlastning till sju små motorseglare. Rederiet hade i konossementet förbehållit sig rätt till omlastning. Denna vållade emellertid extra utgifter för konossementshavarna, vilka krävde gottgörelse därför av rederiet. Hela talan ogillades. Enligt omlastningsklausulen i avtalet kunde rederiet omlasta alla varor eller del av ett varuparti till annat tidigare eller senare avgående fartyg i avskeppningshamnen eller på något annat ställe. För den händelse destinationsorten var en annan än den ort, där fartyget lossade, kunde rederiet försända varorna vidare per järnväg eller annat befordringsmedel på sådant sätt, att rederiet i denna situation endast uppträdde som speditör för avlastaren. Domstolen fastslog, att denna klausul gav vederbörande rederi mycket vida möjligheter till omlastning såtillvida, att omlastningen till de sju motorseglarna icke kunde utgöra kontraktsbrott »naar dette i øvrigt skjønnes forsvarligt». Det citerade uttrycket är här av särskilt intresse. Det framgår därav, att friskrivningen — ehuru mycket vidsträckt — icke ansågs ge redaren en fullständigt fri rätt till omlastning utan endast en rätt, som var begränsad av hans plikt att iaktta lastägarens intressen (omlastningen skulle, liksom deviationen, vara »reasonable»).

ND 1935 s. 13 (NH). Målet rörde en transport av mandlar från Bari

till Oslo. Rederiet hade i konossementen förbehållit sig rätt till omlastning (»at ship's expense for freight only but at shipper's risk»). Enligt denna klausul omlastades partiet i Bergen till ett annat fartyg för vidare befordran till Oslo. Målet gällde endast tolkning av denna klausul, icke fråga om Haagreglernas utsträckning i detta fall. På det senare transportavsnittet skadades partiet av fisklukt. Den kontraherande transportören ansågs av Højesterett icke skola ansvara, eftersom han icke varit försumlig vid val av undertransportör. I byretten fälldes han emellertid på den grund, att han förfarit försumligt vid valet av undertransportör, enär dennes fartyg var olämpligt för den ifrågavarande transporten. I lastrummet hade nämligen förut befordrats fisk, och fisklukten i lastrummet förstörde mandeln. Byretten menade alltså, att den omlastande redaren borde ha kontrollerat lastrummet med hänsyn till den ömtåliga lasten.

Hur långt en generell omlastningsklausul verkar ansvarsfriskrivande inom avtalsfrihetens ram beror på dess närmare utformning. Om klausulen enligt sin ordalydelse tillåter användande av annan transportör, avses därmed tydligen godsets fortskaffande och vård, under det att intet sägs om utlämningsansvaret. Sådant ansvar anses därför alltjämt åvila den omlastande transportören.[17] För att utlämningsansvaret skall antas falla under klausulen kräves, att ett avtalsenligt utlämnande sägs föreligga redan i och med utlämnandet av godset till ny transportör på omlastningsorten (såsom enligt den ovan anförda klausulen nr 13). Om klausulen innebär rätt för transportören att omlasta, så anses därmed icke vara innefattat en rätt att i samband med lossning också upplägga godset i mellanhamn. Nordisk sjörättspraxis kan ge åtskilliga exempel på att omlastningsklausuler såsom nu antytts »tolkas restriktivt» och därmed begränsas så snävt som möjligt till sin omfattning av domstolarna.

ND 1900 s. 366 (SøHa). Gods skadades vid omlastning, när det under våldsamt regn transporterades från packhus i omlastningshamnen till den siste transportören. Rederiet hade i en klausul bestämt, att omlastningen skulle ske för »for ejernes risiko». Rederiet ansågs icke behöva ansvara, enär culpa ej kunde visas. Klausulen »på ägarens risk» verkade alltså ej ansvarsbefriande utan kastade om bevisbördan så, att presumtionsansvaret blev ett vanligt culpaansvar. Ståndpunkten överensstämmer med vad som allmänt brukar antas om denna typ av friskrivningsklausuler.

[17] Skillnaden uppmärksammades redan av Hammarskjöld s. 124 not 3, där det heter: »Ett medgivande att i förekommande fall få lasta om gods på annat fartyg kan hava den betydelsen, att omlastningen gäller som avlämnande, men även den, att fraktföraren endast får frihet att för fullgörande av sin åtagna förbindelse begagna en annan fraktförares biträde.»

ND 1920 s. 264 (SøHa). Ett konossement innehöll vittgående klausuler om redarens rätt att omlasta, om anlöpande av annan hamn än destinationshamnen, landsättning och uppläggning av last samt även ansvarsfrihet för skada på last som av ägaren kunnat täckas genom försäkring. Redaren upplade varorna i pråm, och pråmen sjönk med lasten. Redaren krävde nu ersättning för de extra kostnader, som uppstod i samband med bärgningen av lasten. Kravet underkändes, emedan klausulen — ehuru mycket vittgående — icke gav redaren rätt att upplägga varorna i pråm. I processen gjorde ena parten gällande, att det aldrig varit rederiets avsikt att befordra godset ända fram till Köpenhamn, som utgjorde destinationsorten. Detta ansågs vara utsagt i skrivelse före konossementets utfärdande. Målet bedömdes dock av rätten blott från synpunkten av enbart klausulreglerad omlastning.

ND 1930 s. 100 (SøHa). Ett linjefartyg upplossade ett parti i en hamn på rutten. I denna hamn blev partiet liggande i sex dagar och skadades därvid. Enligt konossementet hade rederiet rätt till omlastning. Domstolen ansåg emellertid, att denna rätt icke innefattade frihet för rederiet att låta partiet bli liggande i en mellanhamn. Domstolen yttrade sålunda bl. a.: »Omend de ovenfor citerede Bestemmelser i Konossementet, § 1 og 2, hjemler Rederiet meget vidtgående Beføjelser, findes det dog betænkeligt at statuere, at Rederiet ganske villkaarligt skulde have Føje til at omlade det indtagne Gods til andet Skib, men i hvert Fald findes der ikke i Konossementet at være nogen Hjemmel til at oplægge Varerne i Mellemhavn, i det at Retten til at omlade Godset ikke medfører Ret til at oplægge det...» Rederiet ansågs ej ha exculperat sig och fick betala skadan.

ND 1935 s. 13 (NH). I friskrivningsklausulen hade det bestämts, att rederiets ansvar skulle vara begränsat till dess egen linje i fall av genomgångsgods från eller till någon hamn eller plats. Denna klausul ansågs icke tillämplig, när det icke rörde sig om gods som transporterats enligt genomgångskonossement utan endast på grund av vanligt konossement med rätt till omlastning (generell omlastningsklausul).

ND 1951 s. 382 (FH). En speditör åtog sig en transport från danska hamnar till Helsingfors. För att uppfylla sitt åtagande befraktade han ett fartyg. På grund av maskinskada anlöpte fartyget Åbo och godset vidarebefordrades med järnväg till Helsingfors. Speditören ansågs icke kunna åberopa en isklausul i certepartiet, som han undertecknat såsom befraktare. Han fick därför ansvara för kostnaderna för godsets vidarebefordran per järnväg från Åbo till Helsingfors. Anledningen till att speditören icke fick åberopa isklausulen synes ha varit, att maskinskadan varit den verkliga orsaken till att fartyget icke kunnat anlöpa destinationshamnen och att ishindret alltså icke varit den direkta anledningen. Domstolens strävan att tolkningsvis inskränka verkan av klausulen så långt som möjligt är påtaglig.

Om det rättsfallsmaterial, som härmed redovisats, kan sammanfattningsvis sägas, att det väl avspeglar domstolarnas strävan att endast motvilligt godta ansvarsfriskrivningar i omlastningsklausuler. De däri förekommande formuleringarna förstås av domstolarna med en till den ansvariges nackdel så begränsad innebörd som möjligt. Detta stämmer väl överens med den nordiska rättens allmänt tämligen fientliga attityd mot ansvarsfriskrivningar.

Det är mot denna bakgrund man har att betrakta Gudur-målet, *NJA 1962 s. 159,* i vilket svenska domstolar för första gången ställdes inför problemet om verkan av generella omlastningsklausuler med avseende på det tvingande Haaglagsansvaret.[18] Målet gällde ett parti om 36 balar plywood, som skulle transporteras från Bordeaux till Malmö. Konossementet upptog en ordinär omlastningsklausul, som dels gav redaren rätt att omlasta på lastägarens risk i vilket syfte som helst, dels friskrev rederiet från ansvar för allt som hände efter omlastningen.[19] Redaren fann under transporten, att det var ekonomiskt fördelaktigare för honom att inte låta båten gå ända till Malmö för denna last med hänsyn till den fortsatta resan utan omlastade godset i Hälsingborg på järnvägsvagn för vidare befordran till Malmö. Godset skadades nu till följd av fel och försummelse av den personal, som hade hand om omlastningen i Hälsingborg. Ansvar yrkades mot rederiet på grund av att dess transportansvar icke skulle upphöra förrän godset hade kommit fram till Malmö.

Stockholms RR åberopade i sina domskäl följande:

»Rederiet har genom förevarande konossement åtagit sig att med Gudur befordra godset från Bordeaux till Malmö, och enligt konossementslagen,

[18] Det tidigare avgörandet ND 1950 s. 626, se även 1951 AMC 808, härrör visserligen från en svensk domstol (Göteborgs RR) men avgjordes på grundval av amerikansk rätt. Målet rörde ett konossement, enligt vilket transport skulle äga rum från Amerika till Malmö via Köpenhamn. Med stöd av en generell omlastningsklausul lossades godset i Köpenhamn och upplades på läktare för vidare befordran till Malmö. Enligt paramountklausulen i konossementet föll transporten under den amerikanska konossementslagen, och domstolen fann, att under denna en omlastningsklausul av förevarande slag icke kunde befria från ansvar.

[19] Parterna var i målet överens om att omlastningsklausulen i fråga klart hade den innebörden, att den omfattade skada på godset under de i målet föreliggande förhållandena. Men för att uppnå detta resultat måste man, har det sagts, läsa klausulen så, att med »pråm» skulle jämställas Gamla dragarelaget i Hälsingborg (!). I själva verket hade klausulen därför sådan utformning, att det knappast hade varit utsiktslöst för den skadelidande att grunda sin talan på klausulens otydlighet.

som är tillämplig på fraktavtalet, har rederiet ej ägt att i strid med samma lags innehåll befria sig från eller inskränka sitt transportansvar.

Försäkringsbolaget har vitsordat, att kostnad, som skulle ha uppkommit för rederiet genom att fartyget anlöpte Malmö, skulle ha blivit oproportionerligt hög i förhållande till den ringa kvantitet last, som var destinerad till denna hamn, samt sagt sig med hänsyn härtill icke vilja göra gällande annat än att den omlastning av godset, som rederiet låtit företaga i Hälsingborg, varit av ekonomiska skäl motiverad. Det synes också stå i överensstämmelse med härskande kutym vid styckegodsbefordran i linjefart att vid de förhållanden, som sålunda rådde verkställa omlastning, och rederiet har i klausul 2 i konossementet uttryckligen förbehållit sig rätt till omlastning.

Med hänsyn till det anförda finner rådhusrätten omlastningen vara att enligt 4 § 4 mom. konossementslagen bedöma såsom företagen av skälig anledning. Verkan härav är emellertid endast, att själva omlastningen blivit tillåten och ej medfört förlust för rederiet att göra gällande ansvarsbefrielse, som eljest må ha tillkommit rederiet enligt konossementslagens bestämmelser. Däremot följer ej av att omlastningen skall bedömas ha företagits av skälig anledning, att rederiet befriats från det fortsatta transportansvaret för godset. Rådhusrätten finner vidare — ifråga om rätt för rederiet att utan hinder av konossementslagens tvingande regler genom förbehåll i konossementet friskriva sig från ansvar för skada, som inträffat då vårdnaden om godset åvilat annan fraktförare — dylik ansvarsfrihet ej kunna stödjas på standardklausuler med generell avfattning, sådana som de i målet åberopade.

På grund av vad sålunda anförts finner rådhusrätten att transportansvaret för godset alltjämt åvilade rederiet, då skadan inträffade. Vid sådant förhållande är rederiet ansvarigt för skadan. Mot det fordrade beloppet i och för sig har rederiet ej haft något att erinra. Försäkringsbolagets talan skall förty bifallas.»

Till samma resultat kom Svea HovR men med en något annorlunda formulering av skälen:

»Genom det i målet föreliggande konossementet har rederiet emellertid avgivit ett löfte att ombesörja godsets transport till Malmö och det har icke särskilt förutsatts att omlastning skulle ske på någon bestämd plats under resan.

Med hänsyn härtill kan den i Hälsingborg av allenast ekonomiska skäl verkställda omlastningen — även om den såsom i förevarande fall ostridigt varit tillåten — icke medföra att lossningen av godset skall anses ha avslutats förrän detsamma avlämnats i Malmö.

På grund av det anförda och då, såsom här är fallet, konossementslagen är tillämplig, anser hovrätten i likhet med rådhusrätten att transportansvar

åvilade rederiet ännu då skadan inträffade samt att rederiet till följd härav är skyldigt att ersätta skadan.»

Gemensamt för de båda instansernas domar är tydligen, att det tvingande ansvaret enligt Haaglagen ansetts icke upphöra vid sådan omlastning, som företagits med stöd enbart av en generell omlastningsklausul. Denna utgång är lätt förståelig mot bakgrunden av domstolarnas nyss skildrade allmänt restriktiva inställning mot omlastningsklausuler. Grundtanken bakom såväl RR:s som HovR:s dom skulle — med reservation för att preciseringen här drives längre än som varit avsikten med de något otydliga uttryckssätten — kunna uttryckas på följande sätt. Omlastningsklausulen innebär, att redaren faktiskt kan destinera godset med annat fartyg eller annat transportmedel, utan att detta blir att betrakta som kontraktsbrott. Däremot skall redaren icke i sådant fall kunna befria sig från sitt tvingande ansvar, i varje fall icke när omlastningen endast är dikterad av att redaren själv därigenom får en ekonomisk fördel.

Vad som skiljer domarna åt är den metod, som begagnats för att uppnå resultatet. RR måste ha utgått från förutsättningen, att en lossning i konossementslagens mening aldrig kan ske annat än på destinationsorten eller i varje fall på den ort, där transporten faktiskt avslutas. En lossning i mellanhamn innebär med denna uppfattning, att transporten alltjämt pågår, och i konsekvens härmed bör den också vara täckt av tvingande transportöransvar. HovR har däremot grundat resultatet på en utsträckning av lossningsperioden, under vilken det tvingande ansvaret fortfarande skall gälla (lossningsansvaret). Man har sålunda ansett lossningen påbörjad i Hälsingborg men icke avslutad förrän godset ankommer till Malmö. Denna ståndpunkt förefaller knappast väl förenlig med Haaglagen. Visserligen har svenska domstolar utsträckt redarens lossningsansvar en bit från fartygets reling, men det har då varit fråga om godsets förande åt sidan efter landandet och i omedelbar anslutning därtill i och för underlättande av fortsatt lossning.[20] Ett utsträckande av lossningsansvaret utöver godsets hantering på kajen lär icke med framgång kunna grundas på själva lossningsansvaret.

HD:s majoritet kom till alldeles motsatt resultat. I domen uttalades bl. a.:

[20] NJA 1951 s. 130 och 1956 s. 274. Jfr NJA 1952 s. 12 samt RR i ND 1949 s. 582. Se närmare Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 18 ff. Jfr P. Gram s. 131.

»I målet är ostridigt, *att* omlastningen i Hälsingborg finge anses hava företagits av rimlig anledning och ej vore att betrakta såsom oskälig deviation, *att* skadan å godset uppkommit, sedan detsamma lossats från fartyget i Hälsingborg, och haft sin grund i fel eller försummelse av Gamla dragarelaget, medan godset omhänderhades av detta företag, *att* dragarelaget vore ett i förhållande till rederiet och lastägaren självständigt företag, *att* någon vårdslöshet icke låge rederiet till last genom att det anlitat dragarelaget för ändamålet eller över huvud med hänsyn till ombesörjandet av godsets vidarebefordran från Hälsingborg till Malmö, *samt att* friskrivningsklausulen i konossementet hade den innebörden, att den omfattade skada å godset under de föreliggande förhållandena.

Med hänsyn till vad sålunda är mellan parterna ostridigt föreligger närmast till bedömande frågan huruvida den tvingande reglering, som konossementslagen innehåller beträffande bortfraktarens ansvarighet för det till befordran mottagna godset, lägger hinder i vägen för tillämpning av klausulen om friskrivning från ansvarighet sedan godset lossats från fartyget och övertagits av annan. I detta avseende är att märka att den befordran av gods, som lagen reglerar, jämlikt 1 § e. hänför sig allenast till tiden från lastningen till lossningen (jämför 7 §). Denna bestämmelse tager uppenbarligen främst sikte på en transport, som i sin helhet utföres å bortfraktarens fartyg. Huruvida i fall, då bortfraktaren med stöd av genomgångskonossement eller i konossement intagen omlastningsklausul äger låta godset under en senare del av resan befordras av annan fraktförare, med »lossning» åsyftas redan lossningen från bortfraktarens fartyg eller först en på bestämmelseorten företagen lossning, kan svårligen avgöras med ledning av konossementskonventionen eller dess förarbeten. Vid regelrätt genomgångsbefordran har i svensk rättstillämpning konossementslagen icke ansetts hindra utfärdaren av genomgångskonossement att förbehålla sig frihet från ansvarighet för godset, medan vårdnaden därom åvilar annan fraktförare (NJA 1952 s. 12). För denna ståndpunkt kunna åberopas vissa uttalanden under förarbetena till konventionen.

Även vad angår konossement med omlastningsklausul har det förevarande spörsmålet — låt vara helt flyktigt — berörts under förarbetena till konventionen. Vad därvid förekommit tyder på att det icke ansetts lämpligt att ur ansvarssynpunkt göra någon skillnad mellan genomgångskonossement och konossement med omlastningsklausul. Att med lossning skulle, i fall då under resan annan fraktförare efter omlastning övertagit vårdnaden om godset, helt allmänt avses en först på bestämmelseorten företagen lossning, kan i vart fall icke antagas. En dylik tolkning av 1 § e. stödes ej, såvitt känt, av tillämpningen i andra länder av mot konossementslagen svarande lagstiftning, och kan ej heller sägas vinna stöd av det ställningstagande på den interna och internordiska sjörättens område som skett genom 1936 års befraktningslagstiftning. Å andra sidan kan i de här avsedda omlastningsfallen lossningen från fartyget ej utan vidare betraktas såsom slutpunkten

för konossementslagens tvingande reglering av bortfraktarens transportansvar. Av särskild betydelse härvidlag är huruvida omlastningen objektivt sett framstår såsom företagen av skälig anledning (jfr 4 § 4 mom. konossementslagen). Att så varit händelsen beträffande den förevarande transporten, som skett med fartyg i reguljär linjefart, är icke föremål för tvist i målet.

Försäkringsbolaget har som skäl för sin ståndpunkt i rättegången erinrat, bland annat, att bortfraktaren men icke alltid konossementsinnehavaren ägde kännedom om de olika leden i transporten och att därför den sistnämnde, i betraktande av de svårigheter som för honom kunde möta att finna den för skadan ansvarige, borde äga omedelbart hos bortfraktaren göra gällande anspråk på ersättning för inträffad skada å godset. Önskemål i denna riktning synas dock ej vara av beskaffenhet att böra inverka på tolkningen av konossementslagens bestämmelser; för deras tillgodoseende kan däremot lagändring bliva erforderlig. Det sagda utesluter ej, att under särskilda förhållanden olägenheter av nyss antytt slag kunna te sig så stötande, att bortfraktaren kan finnas böra svara för skada å godset utan hinder av friskrivningsklausul. Att sådana omständigheter icke i detta fall äro för handen ligger emellertid i öppen dag.

I målet saknas således anledning till annat antagande än att godset var att anse såsom lossat i konossementslagens bemärkelse, när det omhändertogs av dragarelaget. Ur berörda synpunkt möter förty icke hinder mot en tillämpning av friskrivningsklausulen beträffande den skada, som uppkommit genom fel och försummelse av dragarelaget. Att omlastningen skett med stöd av en helt allmänt avfattad klausul i konossementet kan under de föreliggande omständigheterna ej anses föranleda till att friskrivningsklausulen icke skulle vinna tillämpning.

På grund av det anförda och då ej heller eljest i målet visats, att en tillämpning av friskrivningsklausulen är för konossementsinnehavaren otillbörlig, prövar Kungl. Maj:t rättvist att, med upphävande av hovrättens dom, ogilla försäkringsbolagets talan.»

Den bärande tanke, som medfört denna i förhållande till de lägre instansernas domar helt motsatta utgång, synes var att omlastningssituationen skall följa samma regel, som tillåter friskrivning vid underbortfraktning och särskilt avtalade successiva transporter, dvs. samma tanke som avspeglas i sjölagen 123 §. Principen att i ansvarshänseende jämställa dessa båda situationer framgår särskilt tydligt av vad JustR Hagbergh anförde till utveckling av sin mening. I avvaktan på en särskild internationell reglering av successiva transporter ansåg han skäl saknas för en extensiv tolkning av konventionens tillämpningsområde. Uppgiften att genomföra ett tvingande ansvar skulle alltså

icke vara en uppgift för rättstillämpningen utan för lagstiftningen.[21] Men samtidigt medger sjölagen (122 och 123 §§), påpekas det, rätt till friskrivning för den tid vården omhänderhas av annan fraktförare. »Vid utformningen av sjölagens bestämmelser har eftersträvats att ernå en överensstämmelse med konossementskonventionen (jfr NJA II 1936 s. 422 och 585 ff).» Stadgandet i sjölagen 123 § har på detta sätt verkligen fasthållits såsom en utgångspunkt för bedömningen av ansvarsfrågan i enlighet med vad som förut angivits (ovan under 7).

Problemet vad som skall anses vara lossningshamn — endast sluthamnen eller även en mellanhamn — har icke ansetts lägga hinder i vägen för tolkningen. »Att med lossning skulle, i fall då under resan annan fraktförare efter omlastning övertagit vårdnaden om godset, helt allmänt avses en först på bestämmelseorten företagen lossning, kan i vart fall icke antagas. En dylik tolkning av 1 § e. stödes ej, såvitt känt, av tillämpningen i andra länder av mot konossementslagen svarande lagstiftning och kan ej heller sägas vinna stöd av det ställningstagande på den interna och internordiska sjörättens område som skedde genom 1936 års befraktningslagstiftning.» Detta är onekligen ett något förvånande uttalande med tanke på att föreställningen om att »lossning» i konossementskonventionens mening skulle kunna företas endast i sluthamnen ändå klart finns belagd i främmande sjörättslitteratur.[22]

Principen att behandla omlastningsfallen och de särskilt avtalade successiva transporterna lika har, såsom framgår av det sagda, en positivrättslig utgångspunkt, nämligen avfattningen av den nuvarande 123 § i sjölagen. Rättspolitiskt kan emellertid, om man bortser härifrån, anföras ett flertal skäl för att göra en skarp skillnad mellan nämnda två grupper av fall.[23] För en extendering av det tvingande ansvaret i omlastningsfallen kan man, med JustR Conradi och Karlgren i särskilda vota, anföra dels transportlöftets primära innehåll, dels konossementets uppgift som »bärare» av rätten till godset. Från båda dessa synpunkter måste det vara väsentligt, huruvida å ena sidan en omlastning från början avtalats eller förutsatts mellan parterna resp. att sådant framgår av konossementet, eller å andra sidan läget är det motsatta. I överensstämmelse med denna tanke har också den norska sjölagskommittén föreslagit en omredigering så, att endast de

21 Denna tanke förekommer ej sällan i domsmotiveringar. Jfr Grönfors i SvJT 1960 s. 17 ff.

22 Se t. ex. de tyska auktoriteter (Wüstendörfer etc.), vilka citerats ovan under 7 i not 9.

23 Jfr Selvig i AfS Bd 6 s. 587 och Grönfors i Six lectures s. 48 f.

situationer när omlastning avtalats innebär en möjlighet till friskrivning.[24] Man kan också ställa frågan, om ens den nuvarande avfattningen av lagrummet verkligen måste anses binda bedömaren så hårt. I lagrummet behöver ju, såsom JustR Karlgren anmärker, i och för sig icke vara utsagt att vilken omlastningsklausul som helst kan berättiga bortfraktaren att, då skälig anledning kan åberopas, verkställa omlastning och därmed bli befriad från »transportansvaret» i vad angår den fortsatta transporten. Man är icke förhindrad att uppställa stränga krav på en konkretisering, ett krav som motiveras även »med utgångspunkt från allmänna rättsgrundsatser, till mildrande av de missbruk eller olägenheter, som ett utnyttjande av avtalsfriheten i formulärrättens extrema form är ägnat att medföra.» Och lagrummet kan mycket väl, såsom tidigare antytts, tänkas lämna åsido sådana fall, där lastägaren saknar allt intresse av en omlastning men ändå sägs skola bära de genom godshanteringen ökade skaderiskerna (omlastningen sker helt i redarens privatekonomiska intresse).[25]

HD:s majoritet var emellertid av annan uppfattning. Ett huvudargument synes vara, att deviationsreglerna ensamma räcker som korrektiv. »Å andra sidan kan i de här avsedda omlastningsfallen lossningen från fartyget ej utan vidare betraktas såsom slutpunkten för konossementslagens tvingande reglering av bortfraktarens transportansvar. Av särskild betydelse härvidlag är huruvida omlastningen objektivt sett framstår såsom företagen av skälig anledning (jfr 4 § 4 mom. konossementslagen). Att så varit händelsen beträffande den förevarande transporten, som skett med fartyg i reguljär linjefart, är icke föremål för tvist i målet.» Att denna synpunkt icke är fullt bärande visar kanske bäst situationen i förevarande mål. Om deviationsinvändning hade gjorts och bedömts i målet, lär väl knappast någon domstol ha kommit till resultatet, att den företagna deviationen verkligen varit oskälig. Samtidigt står det klart, att omlastningen med därigenom för lastägaren ökade skaderisker företagits enbart i redarens

[24] Lagrummet har i förslaget fått följande lydelse: »Träffas avtal om att godsets befordran skall helt eller delvis utföras genom annan fraktförare, må bortfraktaren, utan hinder av vad i 122 § stadgas, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust, minskning eller skada som inträffar medan vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.» Kritik härav hos Ramberg i ETL 1966 s. 894 f.

[25] Jfr följande uttalande av Cour d'appel de Rabat i rättsfallet DMF 1954: 522: »Si une clause de transbordement insérée dans un connaissement peut être valable, elle ne peut avoir pour effet de donner aux obligations du transporteur maritime un caractère potestatif lui permettant de s'exonérer sans raison valable de toute responsabilité.»

intresse och för honom medfört en kostnadsbesparing utan ett däremot svarande övertagande av riskerna. Åtminstone i vissa dylika situationer kan det tänkas, att den ensidiga befrielsen från transportöransvaret leder till stötande resultat, vilka i varje fall icke låter sig korrigeras av deviationsreglerna.

Nu får man akta sig för att läsa domen så, att varje omlastning med stöd av en generell klausul omedelbart och automatiskt skulle befria redaren från vidare ansvar. Majoritetens avfattning av domen utesluter ingalunda en extendering av Haaglagens tillämpningsområde för hithörande fall. Tvärtom framhålles det: »Det sagda utesluter ej, att under särskilda förhållanden olägenheter av nyss antytt slag kunna te sig så stötande, att bortfraktaren kan finnas böra svara för skada å godset utan hinder av friskrivningsklausuler. Att sådana omständigheter icke i detta fall äro för handen ligger emellertid i öppen dag.» I riktning mot en försiktig läsning av prejudikatet talar också JustR Karlgrens skiljaktiga votum.[26]

Ett närmare studium av rättsfallet ger ytterligare vid handen, att det ansetts utgöra en förutsättning för ansvarsbefrielse, att lastägaren alltjämt kan kräva den verkställande transportören direkt. Ansvarsbefrielse kan m. a. o. icke godtas för det fall, att lastägaren därigenom skulle sakna varje gäldenär med transportöransvar.[27] JustR Hagbergh säger sålunda: »Här må slutligen tilläggas, att en förutsättning för ett godkännande av friskrivning från ansvarighet för det transporterade godset sedan bortfraktaren, med stöd av omlastningsklausul, överlämnat detsamma till annan fraktförare, städse måste vara att situationen är sådan att konossementsinnehavaren äger göra rätt gällande mot den fraktförare till vilken bortfraktaren överlämnat godset för vidarebefordran.» Samma princip finns knäsatt i JustR Karlgrens och Conradis vota.[28] Denna ståndpunkt överensstämmer också med den upp-

[26] Jfr Karlgren i FJFT 1967 s. 431 ff.

[27] Pineus & Dreijer framhåller denna synpunkt i sina kommentarer till målet i DMF 1963 s. 441.

[28] JustR Karlgren uttalar, att »ansvarsbefrielse ej inträder med mindre befraktaren är part i det med den efterföljande fraktföraren ingångna avtalet, så att han kan göra rätt gällande mot denne». JustR Conradi uttalar: »Endast den begränsningen av omlastningsklausulers giltighet skymtar i motiven, att läget för att ansvarsbefrielse icke får vara så beskaffat, att befraktaren efter omlastningen är urståndsatt att göra sin rätt gällande mot vederbörande efterföljande fraktförare.» Det härmed åsyftade motivuttalandet torde vara följande i Wikander, Sjölagsändringar s. 164, återgivna: »För ansvarsfrihet förutsättes nämligen, att... befraktaren är part i det med den efterföljande fraktföraren ingångna avtalet, så att han kan göra rätt gällande mot denne.»

fattning, som antagits ligga bakom lagskrivarens avfattning av sjölagen 123 § (ovan under 7, svaret på frågan 3).

Sammanfattningsvis torde man kunna ange prejudikatets innebörd och räckvidd på följande sätt. En faktiskt företagen omlastning med stöd av generell omlastningsklausul anses verka ansvarsbefriande under förutsättning att

(1) dels omlastningen icke framstår såsom oskälig ur deviationsreglernas synvinkel,

(2) dels lastägaren alltjämt kan göra gällande krav direkt mot den verkställande transportören,

(3) dels slutligen icke sådana särskilda förhållanden föreligger att omlastningens olägenheter för lastägaren befinnes vara så stötande, att transportören anses böra svara för skada på godset utan hinder av friskrivningsklausulen.

De villkor, som sålunda närmare bestämmer klausulens ansvarsbefriande verkan, innebär uppenbarligen betydande begränsningar i principen om ansvarsfrihet med stöd av generell omlastningsklausul. Även åtskilliga andra tolkningsdata — exempelvis den återhållsamma attityden hos domstolarna gentemot omlastningsklausuler i andra sammanhang — talar till förmån för en försiktig läsning av den i prejudikatet fastslagna regeln om ansvarsbefrielse.

För den fortsatta framställningen har det varit nödvändigt att på detta sätt så långt möjligt fixera innehållet i omlastningsregeln enligt svensk rätt. Några kritiska synpunkter på den i rättsfallet accepterade lösningen har jag tidigare anfört i Six lectures s. 47 ff. Selvig kritiserar avgörandet med andra argument i AfS Bd 6 s. 597 ff. Han vänder sig särskilt mot den hårda bindningen vid den i gällande nordisk rätt angivna utgångspunkten för tolkningsresonemanget. Den vidsträckta friskrivningsmöjligheten enligt sjölagen 123 § är, anför Selvig, en speciell skandinavisk rättsskapelse med viss, i förarbetena redovisad förebild i den holländska sjölagen (s. 597, 598). Intet i Haagreglerna avspeglar någon motsvarande uppfattning. Tvärtom har åtskilliga ledande sjöfartsländers nationella Haaglagar ansetts icke tillåta samma vida friskrivningsmöjlighet. Nationell svensk lag bör då inte få läggas till grund vid tolkningen. Selvig kommer därmed till resultatet, att den positivrättsliga utgångspunkt, som anges i 123 §, får användas blott i sjölagsfall, under det att Haaglagsfallen måste tolkas för sig och med resultat, att friskrivningsmöjligheterna där blir snävare (s. 598). Den motsättning, som sålunda uppkommer mellan sjölagsfall och Haaglagsfall, är emellertid i och för sig icke önskvärd; tvärtom är det allmänt eftersträvat att tolka sjölag och Haaglag enhetligt. Gudurdomen tvingar ej heller till en så skarp motsättning som Selvig arbetar med i sitt tolkningsförslag. HD:s

förutsättning nr 3 för ansvarsbefrielse (att icke sådana särskilda förhållanden föreligger att omlastningens olägenheter för lastägaren befinnes vara så stötande, att transportören anses böra ansvara utan hinder av friskrivningsklausulen) erbjuder den nödvändiga bryggan mellan de båda grupperna av fall, varigenom en jämn bedömning kan åstadkommas, även om den skandinaviska positivrättsliga utgångspunkten begagnats också när det gäller Haaglagsfallen. Förutsättningen nr 3 får på detta sätt en viktig både kompletterande och korrigerande funktion.

Selvig menar (s. 599), att resultatet i Gudurmålet kunde ha uppnåtts med en helt annan motivering, nämligen att vidarebefordringen skedde till lands, dvs. med annat transportmedel. Argumenteringen bygger på att (a) Haagreglerna bara kan användas på sjösträckan och att (b) inga tvingande regler om transportöransvar gäller för landtransporten. Att båda dessa argument i åtskilliga situationer kan slå fel framgår emellertid av utredningen nedan i Kap. IV. Selvigs framställning återkommer i Husbondsansvar s. 214 ff.

För de situationer, i vilka omlastningsklausul enligt det nu sagda icke verkar ansvarsbefriande, uppkommer frågan, enligt vilka regler den omlastande transportörens ansvar för det främmande transportavsnittet skall bedömas. Denna fråga behandlas närmare i det senare sammanhang, där den synes höra hemma, nämligen transportöransvaret vid enbart klausulreglerade kombinerade transporter (se särskilt den allmänna behandlingen nedan Kap. IV: 2).

10. Sammanfattning av de positivrättsliga utgångspunkterna

Framställningen i de föregående avsnitten (6—9) rörande gäldenärsproblemet vid successiva transporter kan nu sammanfattas på följande sätt.

Sjölagen 123 § ger en i svensk och nordisk sjörätt ofrånkomlig, i gällande lagstiftning förankrad utgångspunkt. I detta lagrum jämställes underbortfraktning med successiva transporter, och vad denna senare kategori beträffar gör man ingen skillnad mellan särskilt avtalade och enbart klausulreglerade successiva transporter. Av stadgandet följer därför, *dels* att — i den mån icke annat överenskommits mellan parterna — den kontraherande transportörens ansvar omfattar transporten i dess helhet, inkl. det främmande transportavsnittet, *dels* att den kontraherande transportören dock äger friskriva sig från fortskaffningsansvaret och vårdansvaret, varvid hans transportöransvar uttunnas till ett speditöransvar i vad avser det främmande transportavsnittet.

I övrigt ger sjölagen icke några direkta hållpunkter för avgörandet

av frågan, vilken betydelse själva verkställandet av transporten skall tillmätas med hänsyn till transportöransvaret. Analysen av underbortfraktningsfallet har visat, att detta i nordisk praxis uppfattats sålunda, att den verkställande transportören, så snart godset har lastats ombord på hans fartyg och hans befälhavare eller dennes fullmäktige utställt konossement, inträder såsom gäldenär i förhållande till den konossementsförvärvare, som enbart grundar sitt krav på konossementet. Samtidigt befrias den kontraherande transportören från sitt hittillsvarande ansvar i förhållande till mottagaren, och en förutsättning för hans befrielse synes vara just att den verkställande transportören (eller åtminstone någon annan) verkligen anses inträda som gäldenär. Verkställandet av transporten tillmätes under angivna förutsättningar betydelse för kvalificeringen som rätt gäldenär. Denna princip kan tänkas ha betydelse även för de successiva transporterna, vilka lagstiftaren ju behandlat såsom principiellt jämställda med underbortfraktningsfall. I vad mån så verkligen skall vara fallet blir en uppgift att undersöka i det följande. Det nu sagda gäller ej blott de särskilt avtalade transporterna utan även de enbart klausulreglerade, där praxis kan sägas ha gått vidare på samma väg som den för de omlastningskrävande fallen anvisade.

Härmed har man fixerat några i gällande rätt dikterade utgångspunkter, från vilka resonemangen hela tiden måste föras i den fortsatta undersökningen.

11. Några allmänna rättspolitiska synpunkter

De sålunda angivna av lagstiftare och domstolar uppställda utgångspunkterna framstår som för närvarande enligt svensk sjörätt gällande begränsningar av de rättspolitiska synpunkter, som kan antas ligga till grund för särregleringen av successiva transporter. Att aktualisera nämnda synpunkter har betydelse för den följande undersökningen av konkreta frågor, nämligen genom att belysa de ändamålssynpunkter, vilka bör inverka bestämmande på tolkningsresonemangen.

Huvudskälet till att man över huvud ifrågasätter att göra en transportör ansvarig även för ett främmande transportavsnitt är kundens intresse av att för hela transporten kunna hålla sig till en enda transportör i stället för att vara hänvisad till olika transportörer för de olika delsträckorna. Den gentemot kunden ansvarige transportören skall då ordna transportens genomförande och även ansvara på samma sätt, som om han själv hade utfört hela transporten och ej blott

en del av densamma. Den kontraherande transportör, som erbjuder en successiv transport med ett ansvar som transportör för hela sträckan, har erbjudit kunden samma säkerhet som om det hade rört sig om en vanlig separat transport. Att transportkunden får hålla sig till den kontrahent han själv vänt sig till kan för honom även ha betydelse från solvenssynpunkt och allmän kontaktsynpunkt. I den mån den kontraherande transportörens ansvar sträcker sig längre (är strängare) än övriga i transporten deltagande transportörers, blir säkerheten t. o. m. större.

Uppenbart är också, att fasthållandet vid den kontraherande transportören som motpart till kunden innebär, att denne undgår eljest uppkommande bevisvanskligheter. Transportkunden har vanligen betydligt större svårigheter än transportörerna att bevisa, på vilka transportavsnitt en skada har inträffat. Risken att lida rättsförlust genom bevissvårigheter av denna art är rimligen en risk, som typiskt bör läggas på transportörsidan. Denna effekt kan uppnås endast genom att en av de i transporten deltagande transportörerna gentemot kunden svarar för transporten i dess helhet.

Ser man saken från synpunkten av kundernas bekvämlighet rent ortsmässigt, kan sägas, att avsändaren har störst intresse av att kunna hålla sig till den förste transportören under det att mottagarens intresse snarast är att kunna hålla sig till den siste transportören i kedjan. Den kontraherande transportören blir då ej längre ensam nyckelperson i förhållande till kunden, och kundintresset har drivits så långt som man kan tänka sig. Med nutida välutvecklade nät av agenter och andra representanter har denna synpunkt mycket litet att betyda. Denna speciella aspekt upplöser sig i själva verket till det rättspolitiska önskemålet, att jurisdiktionsklausulerna utformas på ett även för kunderna ändamålsenligt sätt.

Mot kundintresset bryter sig transportörens i och för sig naturliga motvilja mot att åtaga sig ansvar även för sådana delar av en transport, som han icke utför själv eller med sitt eget folk. Han har då nämligen ej längre någon möjlighet att effektivt övervaka och påverka transportens utförande, exempelvis i vad avser godsets hantering och vård. Detta förhållande förklarar den ymniga förekomsten av friskrivningar för det främmande transportavsnittet. Ofta nog blir också den slutliga utformningen av transportöransvaret vid successiva transporter resultatet av en kompromiss mellan vad som är attraktivt för kunden resp. hans assuradör och vad som framstår som lämpligt eller möjligt för transportören resp. hans assuradör.

Man kan fråga sig, i vad mån samhället anmäler några särskilda ändamålssynpunkter i sammanhanget. Det skulle i så fall vara ett allmänt önskemål att pressa totalkostnaderna och därigenom uppmuntra till ökad användning av successiva transporter för att sålunda lösa de alltmera komplicerade transportproblemen i det moderna samhället. En sådan synpunkt leder emellertid knappast längre än till önskvärdheten att åstadkomma en så enkel och effektiv utformning av transportöransvaret, att de successiva transporterna ter sig attraktiva från såväl kundernas som transportörernas sida. Möjligen kan sägas, att den kontraherande transportören normalt förutsättes ha träffat avtal med den verkställande transportören, ofta nog i form av långvariga agent- och samarbetsavtal, och att detta förhållande snarast utgör ett argument för lösningen att lägga ansvaret gentemot transportkunden på den kontraherande transportören. Uppgörelsen mellan denne och den verkställande framstår då närmast som en intern angelägenhet dem emellan.

Den svenska lagstiftningen och rättstillämpningen synes emellertid, enligt vad den föregående utredningen tycks ge vid handen, vara benägen att fästa avseende vid tanken, att ansvaret skall ligga hos den som har den omedelbara övervaknings- och kontrollmöjligheten, dvs. på den verkställande transportören — åtminstone så snart denna lösning icke kommer i strid mot den formella härledningen av vem som är transportkundens motpart. Kanske kan det vara ett rättsordningens intresse att så sker, exempelvis därför att en preventiv funktion hos skadeståndssanktionen kan tänkas motiverad blott i den mån ansvaret verkligen anknyter till den som kan vidtaga förebyggande åtgärder i samband med kontroll och övervakning. Ett dylikt sätt att resonera framstår dock som väl »teoretiskt» och formalistiskt, särskilt som det på förevarande område gäller risker, vilka mestadels är »avtäckta» med hjälp av ansvarsförsäkring och sakförsäkring (transportförsäkring), och mellanmän, vilka delvis har sådan självständig ställning att de inte utan vidare låter sig kontrolleras av transportören.

Samtidigt är det tveksamt, vilken plats försäkringssynpunkten skall inta i den rättspolitiska argumenteringen. Lägger man den konsekvent till grund för resonemangen, upplöser den slutligen det meningsfyllda i allt tal om ansvarsregler: om transportkunden blott betalar en rimlig premie och till gengäld får uppbära ersättning för sina skador, intresserar han sig säkerligen föga för vilken transportör som »ansvarar». Systemet med »insured bills of lading» innebär renodlat en sakförsäkring, och transportörernas ansvar blir endast en fråga om hur långt

försäkringsgivaren skall tillerkännas regress mot transportörerna. Hela situationen kan även renodlas i motsatt riktning till en fullständigt genomförd ansvarsförsäkring, vilken anknyter till ett rent strikt transportöransvar. Mellan dessa ytterligheter ligger alla tänkbara mellanlösningar, till vilka hör de vanligen upprätthållna reglerna i dag. Den traditionella attityden till bedrivandet av allmänt rättspolitiska resonemang torde vara, att ansvarsreglerna skall motiveras åtminstone huvudsakligen fristående från försäkringen, vilken i stället har att ansluta sig till de sålunda uppställda ansvarsreglerna. Vid diskuterandet av detaljlösningar drar man däremot in i resonemanget även den troliga effekten av det uppehållna försäkringssystemet.

Det rättspolitiska motivläget vid kombinerade transporter erbjuder vissa särdrag jämfört med genomgångstransporterna därigenom, att de olika i transporten engagerade transportmedlen regleras av från varandra avvikande regelsystem. Ökningen av mängden kombinerade transporter gör det alltmera angeläget att inbördes harmonisera ansvarsreglerna i de olika delarna av transporträtten.[1] Ett första skäl härtill är de betydande rättstekniska svårigheter, som uppkommer när man vill knyta ihop inbördes alltför oförenliga ansvarssystem. För transportkunden blir det alltmera oförklarligt, varför olika delar av den sammanhängande kombinerade transporten skall lyda under så olika regler, något som medför stor ojämnhet och ryckighet i rättsskyddet på skadeståndssidan. Vidare önskar transportkunden av kommersiella skäl, däribland rena bekvämlighetsskäl, ett enhetligt dokument som täcker hela transportsträckan och icke flera separata dokument, vart och ett blott för en del av den totala transportsträckan. I den mån containers kommer till användning vid kombinerade transporter framstår också godsets bundenhet vid de olika transportmedlen som mycket uttunnad i jämförelse med läget vid konventionell godshantering. Det väsentliga blir bundenheten vid godsbehållaren,

[1] Jfr följande uttalande av Sidenbladh i SvJT 1966 s. 541: »... man inte kan använda boken [sc. Allmän transporträtt] särskilt mycket utan att få en bestämd påminnelse om hur transporträttens skilda grenar hör samman och hur mycket som ännu återstår att göra, innan de bragts i godtagbar samklang. I den förändringarnas värld, i vilken vi lever och där genomgångstransporter och godsbehållare av standardformat är dagens lösen, framstår transporträtten såsom åtskilligt på efterkälken. Svårigheterna att gå framåt ligger säkerligen främst på det internationella planet, men kanske inte uteslutande.» Vad som sägs i texten vilar på en betydligt mera optimistisk uppfattning om möjligheten att sammansmälta sjörätten med andra delar av transporträtten än den som Brækhus givit uttryck för i Unidroit Actes 1950 s. 251 ff.

som förflyttar sig inom ett transportsystem, icke frågan huruvida dennas förflyttning utföres med hjälp av ett transportmedel till lands, till sjöss eller i luften.

Varje materiell likriktning av regelmaterialet förutsätter, att sjörätten med sina åldriga traditioner och från den allmänna förmögenhetsrätten alltjämt i vissa delar avvikande struktur måste anpassa sig till den moderna land- och lufttransporten. Detta måste i första hand ske som ett resultat av internationell lagstiftning och är en uppgift som måste antas taga åtskillig tid i anspråk. Blott genom en omfattande anslutning till en konvention med tvingande regler kan en någorlunda långtgående uniformitet antas vara uppnåelig, i varje fall på längre sikt. Nationella lagstiftningsinsatser och transportbranschens egen utformning av lämpliga ansvarsklausuler kan tills vidare påbörja en utveckling i riktning mot den önskvärda harmoniseringen, men någon garanti för att utvecklingen då verkligen går åt ett och samma håll finns naturligtvis inte. Tvärtom är faran för ännu större splittring påtaglig.

I den följande undersökningen har man skäl att anlägga såväl lagstiftnings- och domstolssynpunkter som klausulskrivarens synpunkter. Å ena sidan måste genomgås de lösningar, vilka konventioner och lagar på åtskilliga punkter genomfört när det gäller de successiva transporternas problem. Lösningarna har i vissa avseenden preciserats genom insatser av rättspraxis, varigenom även vidare utvecklats en del principer. Synpunkter de lege ferenda ger även uttryck för ett lagstiftarperspektiv. Å andra sidan måste även frågan ställas, i vad mån det inom den givna ramen av konventioner, lagar och prejudikat finns möjlighet att praktiskt lösa hithörande problem genom lämpligt avfattade klausuler. Perspektivet i sådana delar av undersökningen blir villkorsskrivarens. Båda dessa perspektiv är nödvändiga att anlägga och intet är därvid överordnat det andra.

Så svepande rättspolitiska synpunkter som de nu skisserade lär knappast kunna skänka någon verklig ledning vid avgörandet av konkreta tolkningsproblem. Några mera distinkta generella bassynpunkter med avseende på ändamålsläget lär ej heller kunna påträffas. Avgörande måste bli en detaljanalys av motiv och intresseavvägningar vid olika typfall som uppkommer vid successiva transporter. Därvid måste man hålla sig inom den ram som, enligt vad tidigare i detta kapitel visats, uppdragits i svensk lagstiftning och rättstillämpning. Samtidigt är det nödvändigt att så långt möjligt göra rättvisa åt sjörättens starkt internationella karaktär.

12. Uppläggningen av den fortsatta undersökningen

Härmed avslutas den allmänna delen av undersökningen. Till en detaljanalys av olika konkreta typfall — den speciella delen — skall framställningen i det följande övergå.

Därvid finns det anledning att först koncentrera uppmärksamheten till transportöransvaret vid genomgångstransporter (Kap. III). Där icke lagstiftaren har särskilt reglerat ansvarsläget, blir huvudfrågan vad varje särskild transportör verkligen har åtagit sig. Det gäller då att tolka transportlöftet i det konkreta fallet, att fastställa avtalsinnehållet etc. Det är möjligt, att härvid vissa riktgivande allmänna regler låter sig uppställas.

Samma problem uppkommer när det gäller transportöransvaret vid de kombinerade transporterna (Kap. IV). Men därutöver tillkommer ett nytt och för just denna grupp säreget problem, nämligen vilket transportmedels regler som skall tillämpas. Behandlingen av här uppkommande frågor bör givetvis ske efter genomgången av genomgångstransporternas problem, vilken utgör den nödvändiga bakgrunden för en diskussion om de kombinerade transporterna.

Slutligen skall, efter framställningen av gällande rätt, de successiva transporternas rättsliga problem med avseende på transportöransvaret diskuteras något de lege ferenda (avslutningen).

SPECIELL DEL

KAPITEL III

TRANSPORTÖRANSVARET VID GENOMGÅNGS-TRANSPORTER

1. Inledning

Huvudfrågan när det gäller transportöransvaret vid genomgångstransporter är, vilken eller vilka transportörer transportkunden kan vända sig mot för att utkräva ansvar på grund av skada eller dröjsmål. Är det avgörande, vilken transportör som var medkontrahent i det ursprungliga transportavtalet? Skall anspråket riktas mot den som hade hand om godset, då den omständighet inträffade, på vilken anspråket grundas? Eller kan transportkunden tänkas ha rätt att kräva den transportör, som har att svara för sista ledet i transporten, t. o. m. om denne faktiskt ej ens fått hand om godset? Kan det möjligen förhålla sig så, att transportkunden har flera gäldenärer och således rätt att välja, vem han vill rikta sig mot? Om flera transportörer ansvarar på en gång uppkommer ytterligare frågan, hur ansvaret skall slutligen fördelas dem emellan.

Frågor som dessa har lagstiftaren besvarat första gången och utförligast i järnvägsrätten, som därför skall behandlas till en början (2). Med denna reglering i viss mån som förebild har man sedan inom lufträtten (3) och biltransporträtten (4) uppställt delvis likartade men i åtskilliga avseenden mer eller mindre starkt avvikande lösningar. Alla dessa kan betecknas som *standardiserade lösningar* i den meningen, att i lagregler angivna standardlösningar reglerar ansvarsfrågan; man är icke hänvisad till att låta parternas uppträdande och avtalens utformning i det konkreta fallet inverka bestämmande på rättsförhållandet.

Inom sjörätten har man däremot av ålder begagnat en *individualiserande lösning;* eftersom lagstiftningen icke tillhandahåller någon standardlösning, blir man helt enkelt tvungen att falla tillbaka på avtalsinnehållet, sådant detta föreligger i det konkreta fallet. Att närmare fastställa innebörden av denna individualiserande lösning är uppgiften för de närmast följande avsnitten av förevarande kapitel (5—9). Ett likartat mönster följer de okodifierade fallen av genomgångstransporter (10).

Ett särskilt problem erbjuder de luckor i ansvarskedjan, som eventuellt kan uppkomma (11). När det gäller enbart klausulreglerade transporter kan ytterligare frågas, huruvida ansvaret i omlastningsfall utanför sjörätten skall följa samma regler som i motsvarande situationer vid transporter till sjöss (12).

2. Den standardiserade lösningen i järnvägsrätten

Den äldsta standardiserade lösningen av problemet om flera transportörers ansvar vid successiva transporter på det internationella planet innehålles i järnvägsfördragets regler om gäldenärsflerhet. Utgångspunkten är det i fördraget stipulerade befordringstvånget (art. 5 § 1), vilket utmärker järnvägen i jämförelse med andra transportmedel och anses medföra, att de i en successiv transport deltagande järnvägarna måste bilda en tvångsgemenskap med solidariskt ansvar gentemot trafikanten.[1] Liksom avsändningsjärnvägen är tvungen att från avsändaren motta gods till befordran, så måste följande järnvägar i händelse av genomgångstransport från närmast föregående järnväg överta godset för vidare befordran på i princip samma villkor.

Järnvägstransportavtalet är enligt fördraget — liksom principiellt i svensk rätt — ett realavtal i den meningen, att det ingås först genom att både fraktsedeln och godset avlämnas.[2] Därmed åtar sig avsändningsjärnvägen ansvaret för transportens utförande ända fram till utlämnandet på bestämmelseorten (art. 26 § 1). I överensstämmelse härmed stadgas, att varje följande järnväg genom övertagande av både gods och fraktsedel inträder i avtalet och övertar ansvaret för samtliga därav härrörande förpliktelser (art. 26 § 2). Kraven på att ett realavtal skall föreligga är därmed alltså uppfyllda även beträffande efterföljande järnvägar, och själva »inträdet» i det ursprungliga transportavtalet kan uppfattas som en »tillräcklig förklaring» till de efterföljande järnvägarnas partsbundenhet i förhållande till avsända-

[1] Nánássy s. 507 f., Nánássy & Wick s. 181 f., Robert-Tissot s. 24. i. f. Vissa undantag har numera av rationaliseringshänsyn möjliggjorts, se sist a.a. s. 25 ff.
[2] Nánássy s. 511. Se för svensk rätt enligt järnvägstrafikstadgan 1925 Grönfors, Allmän transporträtt s. 41 f. och i Huvudlinjer s. 37. Järnvägstrafikstadgan 1966 stadgar dock i 30 §, att befordringsavtalet är underkastat stadgans bestämmelser även för det fall, att järnvägen mottar gods till befordran utan fraktsedel. Så sker t. ex. ofta när det gäller regelbundet utförda massgodstransporter för en och samma avsändare. Såsom nedan skall understrykas medför detta en uppmjukning av järnvägstransportavtalets karaktär av realavtal i svensk rätt. Jfr ovan Kap. I:4 not 10.

ren.[3] Det har dock anmärkts, att hela denna teknik med successivt inträde i avtalet från de deltagande järnvägarnas sida är föga förenlig med kravet på att transporten från början skall framstå som en enhet.[4]

Läst isolerad tyder denna sistnämnda bestämmelse på att transportkunden som gäldenär får — förutom avsändningsjärnvägen, med vilken han trätt i direkt avtalskontakt — varje efterföljande järnväg, förutsatt att denna har fått överta godset med den därtill hörande ursprungliga fraktsedeln. Detta är emellertid på en gång för mycket och för litet sagt. Art. 26 drar blott upp ramen i stort för systemet, vilket preciseras i både inskränkande och utvidgande riktning genom senare i fördraget upptagna regler om vilken järnväg transportkunden kan vända sig mot.

Sålunda sägs ersättningsanspråk på grund av att godset skadats eller förkommit — sådana anspråk klassificeras i fördraget såsom »autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport» — kunna riktas, förutom mot avsändnings- och utlämningsjärnvägen, endast mot den järnväg, på vars sträcka den omständighet inträffat varpå anspråket grundats (art. 43 § 3 st. 1). Vad mellanjärnvägarna beträffar har talerätten alltså inskränkts till att kunna göras gällande mot skadejärnvägen, »die Unfallbahn».[5] Denna inskränkning har ingen principiell räckvidd utan endast ett rent praktiskt syfte, nämligen att underlätta det sätt, varpå direkta krav från den skadelidande motparten skall göras gällande under fördraget.[6] Regeln kan antas bidra till att minska antalet regressanspråk mellan transportörerna inbördes.[7] Klarast framgår detta av den omständigheten, att regresskrav gentemot övriga mellanjärnvägar alltjämt är fullt möjliga, vilket till förekommande av missförstånd särskilt framhållits (art. 46 § 5). Grundsatsen om solidariskt ansvar för alla i tvångsgemenskapen ingående järnvägar, sådan denna grundsats har fastslagits i art. 26, består alltså i princip; endast möjligheterna att göra gällande direkta ersättningskrav har för enkelhets skull begränsats. Värdet av att kunna

[3] Nánássy s. 510 uppfattar avsändningsjärnvägen såsom en fullmäktig (Vertreterin) för hela tvångsgemenskapen.

[4] Durand nr 142. Kravet på enhetlighet har närmare diskuterats ovan Kap. II:5.

[5] Ratz s. 632, jfr s. 631. Nánássy saknar egendomligt nog en lätthanterlig term för att beteckna denna järnväg.

[6] Nánássy s. 691 och Durand nr 169 under C.

[7] Denna synpunkt framfördes till stöd för motsvarande regel vid tillkomsten av CMR. Se Buzzi-Quattrini s. 72. Jfr SOU 1966:36 s. 91.

söka skadejärnvägen kan för övrigt diskuteras, ty på grund av uppkommande bevissvårigheter är det i praktiken sällsynt att någon väljer denna väg. Det framstår normalt som betydligt enklare att söka avsändnings- eller utlämningsjärnvägen.[8]

När ansvaret karakteriseras som solidariskt, måste framhållas följande speciella begränsning. Den skadelidande, som kan välja mellan flera järnvägar, förlorar sin valrätt i och med att ett rättsligt förfarande har inletts mot en av järnvägarna (art. 43 § 4).[9]

Möjligheten att vända sig mot utlämningsjärnvägen har ytterligare förbättrats därigenom, att dess ansvar utvidgats utöver den i art. 26 uppdragna ramen. Ty även om denna järnväg icke har inträtt i rättsförhållandet genom det för denna typ av realavtal fordrade överlämnandet av såväl godset som fraktsedeln — godset har exempelvis totalförstörts tidigare under transporten — sägs talan ändå kunna riktas direkt mot denna järnväg (art. 43 § 3 st. 2). Detta innebär, att en järnväg, som icke skall bära någon del av det slutliga ansvaret, ändå blir ersättningsskyldig mot den skadelidande.[10] Skälet för denna utvidgning är, liksom i fråga om den nyss behandlade inskränkningen, av rent praktisk natur.[11] Därutöver framstår utvidgningen som en nödvändig konsekvens av stadgandet i art. 42 § 3 under b), enligt vilket mottagaren blir taleberättigad även i vissa fall, när godset över huvud aldrig har ankommit till bestämmelseorten (godset har gått förlorat under transporten eller leveransfristen har överskridits).[12]

Reglerna för flera järnvägars ansvar mot transportkunden vid genomgångstransporter kan tydligen sammanfattas sålunda, att *transportkunden får vända sig mot avsändnings-, skade- eller utlämningsjärnvägen, den sistnämnda även om den ej erhållit vare sig godset eller fraktsedeln.* Detta system av regler för lösning av gäldenärsflerhetens problem har, som naturligt är, kompletterats med en rad regressregler (art. 48—53). Till skillnad från det direkta ansvaret mot transportkunden — vilket såsom framgår av det hittills sagda är soli-

[8] Nánássy s. 695 och Durand, a.st.

[9] Se närmare Nánássy s. 697 ff. och Nánássy & Wick s. 249 f.

[10] Durand nr 143 beskriver utlämningsjärnvägens situation i sådant fall såsom »irresponsable mais payeur». Om enbart godset eller fraktsedeln överlämnats, ansvarar utlämningsjärnvägen givetvis a fortiori. Tolkningsresonemanget hos Nánássy s. 696 förefaller därför vara överflödigt.

[11] Nánássy s. 691. Durand, a.st., konstruerar utlämningsjärnvägens ansvar såsom uppkommande omedelbart genom att avsändningsjärnvägen vid kontraktets ingående handlar såsom (legal) fullmäktig för utlämningsjärnvägen.

[12] Nánássy s. 696 och Nánássy & Wick s. 248 f.

dariskt — kan det interna ansvaret mellan de i transporten deltagande järnvägarna beskrivas såsom primärt delat och subsidiärt solidariskt.

I första hand skall skadan slutligen bäras av den järnväg som orsakat skadan; avgörande är en ren kausalitetsbetraktelse, däremot ej sådana omständigheter som var godset befann sig när skadan inträffade, upptäcktes eller slutligen konstaterades.[13] För den händelse skadan har orsakats av flera järnvägar, ansvarar dessa sinsemellan för var sin del av skadan — uppdelningen sker m. a. o. med stöd av kausalitetsöverväganden.[14] Om en dylik uppdelning icke är möjlig eller om det ej kan bevisas, vilken järnväg som orsakat skadan, fördelas denna mellan samtliga i befordringen faktiskt deltagande järnvägar i förhållande till antalet tariffkilometer. Även insolvensrisken — vilken nog måste betraktas som i praktiken helt obetydlig[15] — fördelas med hjälp av denna norm (art. 49 § 2). Fördelningsnorm är alltså icke det faktiskt tillryggalagda antalet bankilometer utan de sträckor, som anges i tarifferna och som ligger till grund för fraktens beräkning. Kravet på att järnvägarna i fråga faktiskt har deltagit i transporten medför, att den järnväg, som visserligen avsetts delta men som vid transportens genomförande av något skäl »överhoppats» (ej har fått godset till sig överlämnat), icke skall delta i uppgörelsen. Och omvänt skall järnväg, som ursprungligen icke avsetts skola delta men sedan faktiskt inkopplats i transportkedjan, bära sin del av ansvaret.[16] I fråga om dröjsmålsskador är fördelningsnormen den tidsförsening, som uppkommit på varje särskild järnväg. Åtskilliga specialregler om dröjsmålsskadornas fördelning i regresshänseende har vidare givits (art. 50).

Av fördraget framgår, att den järnväg som betalar ut ersättning till transportkunden är gentemot övriga i transporten deltagande järnvägar skyldig att genomföra ett enhetligt och samtidigt regressförfarande; alla krav skall kumuleras i samma process och även bedömas i en och samma dom (art. 51).

Flertalet av fördragets ersättningsregler utgör till skydd för trafikanterna tvingande rätt. De interna regressreglerna, vilka ju icke inverkar på trafikanternas rättsställning, har däremot gjorts dispositiva (art. 53). Järnvägarna har också i praktiken utnyttjat denna avtalsfrihet genom att i flera sammanhang överenskomma om avvikande såväl materiella som processuella regler.[17]

13 Nánássy s. 770.
14 Jfr Grönfors, Medverkan s. 28 ff.
15 Nánássy s. 773, Nánássy & Wick s. 280.
16 Nánássy s. 771.
17 A.a.s. 788, Nánássy & Wick s. 287.

Ett helhetsintryck av det härmed beskrivna ansvarssystemet för genomgångstransporter blir onekligen, att reglerna i sig är klara men att själva systemet genom antalet specialregler är en smula mera komplicerat till sin uppbyggnad än nödvändigt. En förklaring härtill kan vara, att systemet liksom reglerna enligt andra internationella konventioner är resultatet av en kompromiss mellan olika meningar. Vidare hade man vid reglernas tillkomst i dess ursprungliga avfattning endast ringa erfarenhet av genomgångstransporter att falla tillbaka på, och vid senare revisioner var man i viss mån bunden av de redan givna reglerna och därpå byggd praxis.

På det internrättsliga svenska planet förekommer genomgångstransporter i dagens läge ganska sällan, eftersom järnvägsnätet numera är till största delen förstatligat.[18] Även om den svenska järnvägstrafikstadgan 1925 byggde på det internationella fördraget, tillät man sig i den ursprungliga lydelsen viss förenkling. Ansvarsgemenskapen för de i transporten deltagande järnvägarna bibehölls (§ 94 mom. 1 och 2),[19] men regeln om transportkundens rätt att söka avsändnings-, skade- eller utlämningsjärnvägen förenklades därhän, att transportkunden sades efter eget val kunna inge sin ansökan om ersättning till *antingen avsändnings- eller bestämmelsestationen* (§ 93 mom. 5 st. 2). Ärendet skulle avgöras, om vederbörande station tillhör statens järnvägar, av styrelsen för dessa och, om stationen tillhör enskild järnväg, av denna järnvägs förvaltning (ib.).

Regressreglerna avseende förhållandet mellan järnvägarna inbördes skiljde sig från det internationella fördragets regler endast därigenom, att den avgörande fördelningsnormen i händelse av ovisshet om var skadan uppkommit var den faktiska banlängden, ej antalet tariffkilometer (»ansvariga i förhållande till den väglängd, över vilken godset å varje järnväg transporterats», § 94 mom. 3 under c). Anledningen till detta avsteg redovisades icke i de tryckta motiven.

[18] Den viktigaste ännu privata järnvägen är Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund Järnvägar (TGOJ). Tidigare var behovet av en reglering större, jfr situationen i rättsfallet NJA 1910 s. 666. Detta förhållande avspeglas i 1886 års järnvägsskadelags reglering av ansvarets fördelning mellan flera järnvägar, när skadan uppkommit på gemensamt järnvägsområde. Se därom Grönfors, Trafikskadeansvar s. 309 f. Detta är alltjämt ett praktiskt problem i sådana länder, där fortfarande ett betydande antal privatbanor finns, t. ex. Schweiz.

[19] Detta förklarades i motiven vara en konsekvens av förpliktelsen att motta gods till befordran till andra järnvägars för allmän trafik upplåtna stationer, under förutsättning att avsändnings- och mottagningsbanan står i oavbruten järnvägsförbindelse med varandra. Flodin & Wikander s. 254 f.

I och med 1966 års reform av järnvägstrafikstadgan har dess lydelse numera (§ 90 ff.) helt anpassats efter det internationella fördragets.[20] Vad förut sagts om internationella järnvägstransporter gäller alltså numera även för inrikes järnvägstransporter. För senare järnvägs ansvar kräves dock icke övertagande av även fraktsedeln (71 §),[21] vilket sammanhänger med uppmjukningen av realavtalskonstruktionen (enligt 30 § kan avtal slutas även genom att gods mottages utan att fraktsedel utfärdas).

Samordningen med det internationella fördraget skulle egentligen förutsätta, att man strängt upprätthållit den befordringsplikt som, enligt vad tidigare fastslagits, är utgångspunkten för reglerna om gäldenärsflerhet. Detta har man emellertid icke gjort, utan järnvägstrafikstadgan 1966 har i överensstämmelse med den statliga svenska trafikpolitiken[22] starkt inskränkt förut gällande befordringsplikt och skyldighet till likabehandling av trafikanterna (6 §). Ur »teoretisk» synvinkel föreligger därför en viss brist på konsekvens i nämnda hänseende.

Sammanfattningsvis kan den standardiserade lösningen i järnvägsrätten sägas ställa transportkunden i en mycket gynnsam position i vad avser gäldenärsflerhetens problem.

3. Den standardiserade lösningen i lufträtten

Ytligt sett kan lufträttens lösning av problemet om gäldenärsflerhet vid genomgångstransporter tyckas vara ganska lik järnvägsrättens.[1] En dylik överensstämmelse vore ej heller särdeles överraskande, eftersom järnvägsfördraget i åtskilliga avseenden har stått modell för luftbefordringskonventionens upphovsmän — det föreslogs t. o. m. under förhandlingarna i Warszawa, att fördraget skulle tolkningsvis supplera konventionen.[2] Studerar man saken närmare skall man dock finna, att olikheterna är både många och betydande.

Lufttransportörernas ansvar vid genomgångstransporter regleras i

[20] Jfr PM kommunikationsdepartementet 1966 s. 41: »Bestämmelserna har utformats efter förebild av vad som enligt CIM gäller vid internationella successivtransporter.»

[21] Jfr a. PM s. 36 överst.

[22] KProp 191/1963 och RSkr 424/1963.

[1] Jfr Grönfors i Huvudlinjer s. 104.

[2] II Conférence s. 91 (förslaget hade framställts av den jugoslaviska delegationen och kritiserades av italienaren Giannini). Jfr Grönfors i Teori och praxis (Festskrift till Karlgren) s. 97 not 46.

konventionens art. 30, vars innehåll icke har berörts av revisionen genom Haagprotokollet 1955. Den principiella utgångspunkten för denna reglering är, att ansvaret skall ligga hos den av transportörerna, i vars vård godset befann sig när det skadades, minskades, förkom eller försenades.[3] Konventionen fastslår därutöver, att den transportör som mottagit godset skall, såvitt befordringsavtalet rör den del av befordringen vars utförande ankommer på honom, anses som om han slutit avtalet. Var och en skall m. a. o. bära den skada han förorsakat, i den mån ansvar följer enligt konventionens regler, men icke mera. Men med denna enkla princip har man inte kunnat låta sig nöja, ty rent praktiska svårigheter att fixera, när skadan verkligen inträffade, har i fråga om godsbefordran tvingat till ett kompletterande ansvar.[4] Detta har utformats så, att avsändaren må hålla sig till den förste transportören och mottagaren till den siste. Härigenom underlättar man för varuhavaren att anlita domstol i sitt eget land.[5] Detta kompletterande ansvar är enligt principen i art. 23 tvingande och kan alltså icke avtalsvis uteslutas.[6] Om genom kombination av dessa båda ansvarsregler två transportörer blir ansvariga, svarar de solidariskt.[7]

I svensk lagstil har dessa regler i luftbefordringslagen 30 § (luftfartslagen 9 kap. 30 §) återgivits på följande i förhållande till konventionen mera koncentrerade sätt:

»Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse som en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.»

Likheten med järnvägsrätten, där man laborerar med avsändnings-, skade- och utlämningsjärnväg, är påtaglig. Men skillnaderna i system

[3] Jfr t. ex. Litvine nr 278.

[4] Jfr t. ex. Coquoz s. 157 i. f., Schweickhardt s. 81, och J. Sundberg, Air charter s. 266.

[5] Jfr t. ex. Boulos i RFDA 1960 s. 44 och 49, Verplaetse s. 339 och Pourcelet s. 204.

[6] Så även exempelvis Schweickhardt, a.st., och Guldimann i ZLR 1960 s. 136.

[7] Exempel på rättsfall, där detta solidariska ansvar tillämpats, ger Lureau nr 186.

är icke desto mindre väsentliga. De skillnader, som kan konstateras eller i varje fall ifrågasättas, låter sig summeras på följande sätt.

(a) Visserligen ansvarar varje transportör efter mottagande av godset, men var och en blott för sin egen del av transporten. Omvänt betyder detta, att ingen deltagare i transporten svarar för något främmande transportavsnitt.[8] Det saknas alltså en långtgående ansvarsgemenskap mellan transportörerna av det slag, som järnvägsrätten statuerar.[9] Ursprungligen hade man faktiskt tänkt sig en dylik gemenskap, men det visade sig under arbetets gång omöjligt att på denna punkt uppnå enighet.[10] Den för transportkunden snäva lösning, som sålunda segrade, hindrar givetvis icke, att en transportör uttryckligen kan åta sig ansvar även för ett främmande transportavsnitt. Därom erinras särskilt i konventionstexten, under det att en motsvarande erinran icke ansågs behövlig i den svenska lagtexten.[11]

(b) Enligt en uppfattning skulle solidariskt ansvar i lufträttens system aldrig kunna uppkomma med mindre än att lägst tre transportörer funnes, nämligen antingen så, att den förste transportören och mellantransportören (den senare i egenskap av skadetransportör) ansvarade solidariskt gentemot avsändaren, eller också så, att den siste transportören och mellantransportören (alltjämt såsom skadetransportör) ansvarade solidariskt gentemot mottagaren. Vid en genomgångstransport med blott två transportörer skulle enligt denna mening solidariskt ansvar aldrig uppkomma, ty avsändaren skulle då blott kunna hålla sig till avsändartransportören och mottagaren till utlämningstransportören.[12] Är denna uppfattning korrekt, skulle man ha framför sig en väsentlig avvikelse från järnvägsrättens system. Uppfattningen har dock bestritts under hänvisning till att konventionens bestämmelse tar sikte på genomgångsbefordran ej blott av flera än två transportörer utan även på det fall, att transporten verkställes av endast två transportörer. I sistnämnda situation skulle — förutsatt att avsändar-

[8] Schweickhardt s. 80. I den mån man betecknar den verkställande transportören som part i transportavtalet, kan detta därför blott gälla för det egna transportavsnittet. Jfr Schleicher, Reymann & Abraham s. 377 Anm. 1 och Schmidt-Räntsch i Festschrift für Riese s. 485 f.

[9] Jfr Wick i Studientagung s. 28.

[10] Under överläggningarna i Warszawa uttalade Ripert: »Il y a, en effet, un système logique: c'est le système de tous les transporteurs successifs constituant un ensemble et solidairement responsable. Mais on n'en a pas voulu.» II Conférence s. 89.

[11] Wikander, Luftbefordringslagen s. 59.

[12] Lemoine nr 858 i. f. och Litvine nr 278.

transportören icke samtidigt är skadetransportör i fall kravet riktas mot honom, och vice versa — utlämningstransportören ansvara gentemot avsändaren, nämligen i sin egenskap av skadetransportör, och motsvarande skulle gälla i förhållande mellan avsändartransportören och mottagaren.[13] Denna mening förtjänar företräde. En annan ordning skulle nämligen helt strida mot den grundläggande principen, att skadetransportören alltid skall bära ansvaret vid genomgångstransporter; det skulle framstå såsom orimligt att förneka ansvar (konsekvent även regressansvar) för sådan skadetransportör som samtidigt är utlämnings- resp. avsändningstransportör. Det finns tydligen goda skäl anta, att någon skillnad mellan järnvägsrätten och lufträtten på denna punkt icke föreligger.

(c) Mottagaren är i lufträtten avskuren från möjligheten att vända sig mot den förste transportören (annat än i dennes eventuella egenskap av samtidigt skadetransportör enligt det nyss sagda).[14] Denna ståndpunkt, som klart skiljer sig från järnvägsrättens, kritiserades under förhandlingarna såsom omotiverat stridande mot vad eljest skulle följa av allmänna rättsregler.[15] Här, liksom även i vissa andra avseenden, lär dock förekomma, att luftfartsföretag icke strikt håller på de i konventionen givna begränsningarna av transportkundens rätt utan av kundhänsyn sträcker sig längre.

(d) När solidariskt ansvar uppkommer, har detta — såsom förut (under 2) framhållits — i järnvägsrätten försetts med den begränsningen, att den skadelidande som kan välja mellan flera järnvägar förlorar sin valrätt i och med att ett rättsligt förfarande har inletts mot en av de ifrågavarande järnvägarna (art. 43 § 4). Motsvarande begränsning saknas i lufträtten.[16] Ansvaret är där nämligen solidariskt i den i vårt land hävdvunna meningen (efter ett misslyckat försök att kräva en av de ansvariga är det borgenären obetaget att i stället försöka med någon annan av de solidariskt ansvariga gäldenärerna).

(e) I motsats till vad som är fallet enligt järnvägsfördraget regle-

[13] Se särskilt Boulos i RFDA 1960 s. 47, Pourcelet s. 206 och Mateesco Matte s. 437.

[14] Jfr t. ex. Seabrooke s. 249. Ett exempel på tillämpning av denna rättssats erbjuder fallet *Cie d'assurance »La Baloise»* c. *Cie Air France: Cie Air Liban,* RFDA 1960 s. 92 (Tribunal civil de Beyrouth).

[15] Den engelske representanten (Sir Alfred Dennis) uttalade sålunda: »Si les marchandises sont perdues, pourquoi le destinataire n'aurait-il pas recours contre le premier transporteur? Il l'a par le contrat; c'est le droit commun.» II Conférence s. 90.

[16] Jfr Goedhuis, Airlegislations s. 300 och Convention s. 244.

rar luftbefordringskonventionen icke uttryckligen regressfrågorna. Det brukar därför ibland sägas, att dessa frågors lösning har överlämnats till de nationella rättssystemen.[17] Detta låter sig dock icke sägas reservationslöst, om man anser att internationella konventioner bör tolkas bl. a. under hänsynstagande till de principer, som ligger till grund för desamma.[18] Principen att skadetransportören skall ansvara gentemot varuhavaren är av så grundläggande natur, att den konsekvent måste förutsättas leda till att samme transportör också slutligen skall bära ansvaret. Den översta normen för regressförfarande är därför given, om avsändartransportören eller utlämningstransportören blivit krävda i enlighet med sitt kompletterande ansvar.[19] Blott det fall, att det ej kan utredas var skadan inträffade, har därmed lämnats öppet. Frågan, vilken fördelningsnorm som i så fall skall följas, avgöres ej heller av den nationella rätten annat än om de samtrafikerande lufttransportörerna icke särskilt överenskommit om hur fördelningen inbördes skall ske.[20] Normalt brukar sådana överenskommelser ha träffats. Mellan de IATA-anslutna flygbolagen har sålunda avtalats, att de i den totala transporten deltagande bolagen slutligen skall fördela skadan mellan sig i proportion till vars och ens intjänade frakt.[21]

En ytlig jämförelse mellan det järnvägsrättsliga och lufträttsliga systemet synes utfalla så, att det senare ter sig betydligt enklare till sin konstruktion. Ett dylikt omdöme må vara i och för sig träffande, men det innebär ingalunda att man kan säga ha lyckats lösa uppgiften att förläna det lufträttsliga systemet en klar och oomtvistlig innebörd. Tvärtom har det i praktiken visat sig uppkomma ett flertal tolknings-

[17] Så t. ex. Coquoz s. 158, Lemoine nr 859, Litvine nr 279 och Schleicher, Reymann & Abraham s. 378.

[18] Synpunkter på dylik konventionstolkning har jag närmare utvecklat i SvJT 1957 s. 16 ff. och Teori och praxis (Festskrift till Karlgren) s. 80 ff. Sedan den sistnämnda uppsatsen skrevs, har Bernhardt hävdat liknande principiella synpunkter (jfr rubriken »Die Auslegung des Textes aus sich heraus», därunder »Der Vertrag in seiner Gesamtheit und seine Grundgedanken»).

[19] Chauveau, Droit aérien nr 428, jfr Boulos i RFDA 1960 s. 44.

[20] Jfr Chauveau, Droit aérien nr 439: »Peut-être ses auteurs [sc. les auteurs du Convention] ont-ils cru préférable de laisser aux transporteurs eux-mêmes le soin de résoudre la difficulté par voie d'accords entre eux.»

[21] IATA Resolution 850 III:5 lyder på följande sätt: »Amounts paid in settlement for loss or damage to baggage or cargo not detected or recorded at the time of transfer between the carriers shall be prorated between all carrying airlines concerned on the basis of transportation fares and charges received by each from such transportation.» Jfr Resolution 850b, som ger regler för det praktiska handhavandet av successiva transporter i förhållandet mellan IATA-bolag.

problem. För att belysa dessa svårigheter må följande exempel anföras.

När det gäller det kompletterande ansvaret har en fråga varit, vem som skall anses vara förste transportör, för den händelse den kontraherande transportören icke själv utför det första ledet av huvudtransporten. I ett avgörande av schweiziska Bundesgericht har antagits, att den som utför det första ledet av huvudtransporten också alltid måste anses vara förste transportör i konventionens mening.[22] Denna uppfattning har med uppbåd av en stor mängd olika tolkningsargument (historisk tolkning, logiska skäl, ratio legis etc.) kritiserats av Guldimann, som menar att endast den förste *kontraherande* transportören kan komma ifråga.[23] Trots den konstfulla argumenteringen kan man svårligen komma ifrån, att den första tolkningen förefaller »naturligare», för att tala med Bundesgericht. Denna domstol fortsätter sin argumentering sålunda: »Zöge das Abkommen die andere Möglichkeit vor, so spräche es nicht vom ‚ersten', sondern z.B. vom dem ‚das Gut annehmenden' oder von dem ‚den Frachtbrief unterzeichneten' Luftfrachtführer.» Det må erinras om att även en blott verkställande transportör enligt art. 30 gäller som part i transportavtalet.

Att fastställa innebörden av konventionens uttryck den siste transportören har även visat sig innebära viss svårighet. Skall därmed avses den transportör i raden, som kan bevisas vara den siste som faktiskt mottagit godset för vidare befordran? Eller åsyftas utlämningstransportören, även om denne aldrig har mottagit godset (vilket alltså måste ha förkommit under ett tidigare skede av transporten). Diskussionen vid förhandlingarna i Warszawa är på denna punkt ganska förvirrande.[24] Ibland sägs det vara en allmänt accepterad tolkningsregel, att av avsändartransportören mottaget gods i brist på bevisning om annat skall anses ha skadats eller förkommit under det att godset varit i den siste transportörens, d. v. s. utlämningstransportörens, vård.[25] Åtskilliga vill dock gå längre än till denna bevisregel genom att direkt fastslå, att det kompletterande ansvaret för utlämningstransportören uppkommer, även om denna aldrig har mottagit godset.[26]

[22] *Panagra* v. *Nouvelle Fabrique Election S.A.*, BGE 85.2.209, ZLR 1960 s. 100.

[23] Guldimann i ZLR 1960 s. 121 ff. Jfr de Rode Verschoor s. 62.

[24] II Conférence s. 87 ff.

[25] Se t. ex. Juglart nr 307.

[26] Så t. ex. Goedhuis, Convention s. 243 och Airlegislations s. 299 f., Drion nr 202 not 4.

Detta motsvarar järnvägsrättens regel, och en fördel med denna tolkning är därför, att man därigenom på denna viktiga punkt uppnår full överensstämmelse mellan järnvägsrätten och lufträtten.

Det kompletterande ansvaret är accessoriskt till skadetransportörens ansvar. Den förste transportören kan därför icke — ehuru saken varit ifrågasatt i en rättstvist — till befrielse från sitt kompletterande ansvar åberopa bevisning enligt art. 20 om att han själv eller hans folk i tjänsten icke varit vållande.[27] På liknande sätt har den förste transportörens kompletterande ansvar för skadetransportören icke ansetts kunna innefatta ett eget ansvar för att den andre transportören och följande transportörer verkligen fullgör sin fortskaffningsplikt enligt transportavtalet.[28]

Sammanfattningsvis kan den standardiserade lösningen i lufträtten sägas ställa varuhavaren i en tillfredsställande position i vad avser gäldenärsflerhetens problem, låt vara icke så gynnsam som enligt järnvägsrättens motsvarande regler. De sistnämnda är med hänsyn till antalet specialregler mera invecklade men samtidigt är dessa specialregler till sin innebörd klarare vad gäller detaljerna.

4. Den standardiserade lösningen i biltransporträtten

När den europeiska biltransportkonventionen CMR tillkom, hade man som färdiga modeller för ansvarsordningen vid genomgångstransporter att välja mellan järnvägsrättens och lufträttens system. Det blev järnvägsrättens som kom att inverka bestämmande på utformningen. Bestämmelserna har upptagits i kap. VI av konventionen (art. 30—40).

Till en början fastslås järnvägsprincipen, att varje deltagande transportör ansvarar för hela transporten (ansvarsgemenskap) samt att efterföljande transportörer blir parter i fraktavtalet genom att motta godset och den därtill hörande fraktsedeln (art. 34). Den kontraherande transportören ansvarar alltså vid särskilt avtalade successiva biltransporter även för det främmande transportavsnittet.[1]

Talan har begränsats på ett sätt, som har avsetts att motsvara järnvägsregeln om avsändnings-, mottagnings- eller skadejärnvägen (art.

[27] Verplaetse s. 339 m. hänv.

[28] *Atlantic Fish and Oyster, Co.* v. *Pan American Airways, Inc.*, RGA 1950 s. 942. Se t. ex. Juglart nr 308 och Lureau nr 186.

[1] Jfr danskt bet. nr 319 s. 45 och SOU 1966:36 s. 89.

36).[2] Formuleringen är emellertid icke helt överensstämmande. De danska motiven uttrycker sig när det gäller ansvar för skadetransportören på ett sätt som — i motsats till järnvägsfördraget — kräver minst tre transportörer: det talas om »den mellemliggende fragtføreres hæftelse». Skadetransportören kan enligt denna uppfattning alltså icke samtidigt vara antingen avsändnings- eller mottagningstransportör. Konventionens ordalydelse nödvändiggör dock icke en sådan tolkning, och eftersom avsikten varit att kopiera järnvägssystemet bör man lämpligen söka tolka järnvägsfördraget och biltransportkonventionen så, att samma resultat erhålles. En sådan uppfattning synes också vara helt förenlig med de svenska lagmotiven.

Att regressreglerna som förebild haft det internationella järnvägsfördraget vad beträffar såväl fördelningsnormerna (art. 37) som det särskilda insolvensansvaret (art. 38) är desto mera naturligt som luftbefordringskonventionen över huvud icke reglerar dylika spörsmål. En väsentlig nyhet har dock införts såtillvida, som fördelningsnormen i indubio-fallen icke är transportsträckans längd (tariff- eller bankilometer) utan varje transportörs andel i den totala frakten (art. 37 under b och c). Denna norm synes vara enklare i praktisk tillämpning än järnvägsfördragets, samtidigt som den proportionerar ansvaret på samma sätt, så länge fraktens storlek för delsträcka jämfört med den totala transportsträckan står i direkt relation till vederbörande transportsträckas längd. I den mån avvikelser föreligger synes för övrigt fraktens storlek såsom avspeglande transportkostnaderna snarast ge en mera rättvisande fördelning av ansvaret än blotta transportsträckan.

Samma regler har införts i förslaget till en svensk lag om internationell befordran av gods å väg (43 § ff.).[3]

5. Allmänt om den individualiserande lösningen i sjörätten

Sjörätten, som först av transporträttens delområden hade att ta ställning till genomgångstransporternas problem ifråga om transportöransvaret, valde en teknik helt motsatt de standardiserade lösningarnas. Man anlade nämligen i stället ett individualistiskt betraktelsesätt. Härmed överensstämmer de utgångspunkter som anges i sjölagen 123 § (därom närmare ovan Kap. II: 7). Det står enligt detta lagbud transportören fritt att genom friskrivning i det särskilda fallet befria

[2] A. danska bet., a.st., och SOU 1966:36 s. 91.

[3] Jfr SOU 1966:36 s. 89: »Lagförslagets 6 kap. ansluter sig innehållsmässigt helt till motsvarande kapitel i konventionen.»

sig från åtminstone vårdansvaret i vad avser det främmande transportavsnittet. Motsättningsvis framgår av 123 §, att den som åtagit sig en genomgångstransport in dubio bär transportöransvar för hela transporten. Det blir därför nödvändigt att undersöka och tolka det individuella transportavtalet med däri ingående transportlöfte för att avgöra, hur långt den kontraherande transportörens ansvar i det konkreta fallet verkligen sträcker sig. Själva transportlöftet är därvid det första steget mot en friskrivning, så snart det anger ett mera begränsat åtagande än enligt den dispositiva regel, som framgår motsättningsvis av sjölagen 123 §. Och transportlöftet kan därutöver kompletteras med ytterligare friskrivningar i avtalsvillkoren.

Även i fråga om den verkställande transportören har man anledning förmoda, att transportörens individuella uppträdande inverkar avgörande på omfattningen av hans ansvar. Härför saknas emellertid direkt stöd i avfattningen av 123 §, vilken enbart handlar om den kontraherande transportören. Indirekt får stadgandet emellertid betydelse även för den verkställande transportörens ansvar, ty det kan antas ha utgjort en förutsättning för lagskrivarnas godtagande av ansvarsbefrielse för den kontraherande transportören, att den verkställande transportören i stället bär ansvar gentemot transportkunden. Ett dylikt ansvar för honom kräver åtminstone ett visst omhändertagande av godset i det individuella fallet (transportlöfte genom konkludent handlande, jfr ovan Kap. I: 11 *ad c*). Lagrummet likställer vidare uttryckligen underbortfraktningssituationen med genomgångstransport (det talas om att godsets befordran *helt eller delvis* skall utföras genom annan fraktförare). Detta likställande gäller alltså i friskrivningshänseende, men man kan ställa frågan, huruvida principen om likställande bör fullföljas så långt, att för underbortfraktning gällande rättssatser skall anses tillämpliga även på fall av genomgångstransporter. Om denna fråga besvaras jakande, blir en konsekvens därav, att den verkställande transportör som genom sin befälhavare eller agent utställer konossement därmed också ansvarar såsom rätt gäldenär i förhållande till konossementsförvärvare med samtidigt befriande av den kontraherande transportören från hans ansvar (Lulu-principen). Även en dylik regel förutsätter en bedömning av transportörens individuella uppträdande.

Vid genomgångstransporter utställer ofta dels den kontraherande transportören ett genomgångskonossement, dels den verkställande transportören ett lokalkonossement. Vid oöverensstämmelse mellan dessa i vad avser avtalsvillkoren uppkommer frågan, vilket dokument

som blir avgörande för avtalsinnehållet. Motsvarande problem föreligger i vanliga transporter i det fall, att flera dokument avseende en och samma transport har utställts, normalt dels certeparti och dels konossement. Beträffande några rättsfall, som behandlar detta ämne (NJA 1925 s. 346 och 1948 s. 611, det sistnämnda dispensmål), har det sagts att de icke utpekar några klara principer. Ändå har de försöksvis föranlett uppställandet av regeln, »att konossementet såsom utgörande den senare överenskommelsen i regeln tager över certepartiet, men att befraktaren inte är bunden av sämre villkor, om ej dessa särskilt har bragts till hans kännedom så att han fått tillfälle att reklamera mot dem».[1] Till motsatt resultat kommer man, om man utgår från certepartiet såsom grundläggande för avtalet, ty i sådant fall skulle särskilt starka skäl fordras för att anse att konossementet i efterhand skulle kunna modifiera certepartiets villkor.[2] In dubio-regeln blir då, att certepartivillkoren är avgörande. Även vid genomgångstransporter kan ett certeparti ligga i bakgrunden och konflikt uppkomma mellan detta och genomgångskonossementet.

ND 1910 s. 363 (Sjøretten i Bergen). Vid transport New York—Bremerhaven—Bergen skadades gods som lastats på däck under sträckan Bremerhaven—Bergen. Fråga om godset enligt avtalet behörigen kunnat lastas på däck och genomgångskonossementet eller lokalkonossementet var grunden för transportavtalet. Genomgångskonossementet innehöll ingen bestämmelse om att godset skulle få lastas på däck men hänvisade till de vidare konossementsbestämmelser som kunde gälla i den hamn där omlastning ägt rum. Lokalkonossementet gav rederiet rätt att föra lasten på däck. Rätten fann att genomgångskonossementet var grunden för transportavtalet och menade, att hänvisningen till de klausuler, som kunde finnas i lokalkonossementet, inte hjälper rederiet i detta fall, eftersom man uttryckligen måste skriva på konossementet att förbehållet att föra varan på däck verkligen utnyttjades.[3] Rederiet hölls därför ansvarigt för skadan. Bl. a. uttalades följande: »For det første er det ikke det i Bremen udstedte Konossement, som er Grundlag for Fragtkontrakten, men det i New York utstedte Gjennemgangskonnossement, til hvilket det i Bremen utstedte Konnossement henviser. Gjennemgangskonnossementet indeholder, saavidt sees, intet Forbehold om, att Maskinerne kan føres paa Dæk, men riktignok et Forbehold

[1] Schmidt & Grönfors i Huvudlinjer s. 45. Såsom belysande rättsfall ur nordisk sjörättspraxis må ytterligare hänvisas till ND 1924 s. 316 (Vestre Landsret) och 1957 s. 366 (Agder lagmannsrett).

[2] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 103, Tiberg i Festskrift till Nial s. 504 ff. och Falkanger i Six lectures s. 55 ff.

[3] Se därom Gezelius i Ekonomiskt forum 1964 s. 53 ff.

om, at Godset er underkastet de videre Konnossementsbetingelser, som benyttes i den Havn, i hvilken Omladning finder Sted. Imidlertid skjønnes ikke dette Forbehold at kunne hjælpe Indstevnte ligesaalidt som Forbeholdet i det i Bremen utstedte Konnossement. Naar det gjælder Varer, som ikke vanlig føres paa Dæk, antages nemlig vedkommende Dampskibsrederi ikke at kunne blive fri for Ansvar for Skade forvoldt derved at Varen er ført paa Dæk, ved blot at henvise til et saadant Forbehold, som er opstillet i det i Bremen udstedte Konnossement, men det maa ialfald udtrykkelig anføres i Konnossementet, at den forbeholdte Adgang til at føre Varen paa Dæk virkelig er benyttet. Kun da kan Afladeren eller Modtageren faa Anledning til paa behørig Maade at varetage sit Tarv, f. Eks. ved at tegne Assurance paa Godset som Dækslast eller træffe andre særskilte Forholdsregler, mens han ellers vil være givet Skibets Vedkommende fulstændig i Vold. Den her hævdede Opfattning synes ogsaa at stemme med, hvad der her i Landet antages i Praksis...»

ND 1943 s. 33 (Eidsivating lagmannsrett). Ett parti sulfatcellulosa avskeppades i svensk hamn för Japan med omlastning i Antwerpen. Genomgångskonnossement utställdes av befraktningsmäklarna, vilkas fullmakt att på redarens vägnar underteckna certepartiet var i ordning. Därutöver utställde mäklarna ett konossement, vilket på viktiga punkter icke överensstämde med certepartiet, och ett dylikt konossement saknade de fullmakt att teckna. I Antwerpen undertecknade kaptenen ett konossement som avvek från genomgångskonossementet, men det var klart att detta dokument aldrig hade kommit i mottagarens besittning. Tvist uppstod nu mellan rederiet och lastassuradören om rederiets ansvar för skada på lasten genom sjövatten och svettning m. m. ombord. Rederiet påstod sig vara fritaget från ansvar under hänvisning till certepartiet och sjölagens bestämmelser, medan assuradören byggde på Carriage of Goods by Sea Act som genomgångskonssementet inkorporerade. Underinstansen gav rederiet medhåll i att konossementets »betingelser» under dessa omständigheter ej kunde vara bindande och fann, att det icke bevisats någon oaktsamhet från fartygets sida med hänsyn till vården om lasten. Om oriktig stuvning hade vållat skadan, måste rederiet gå fritt från ersättningsplikt som en följd av de i certepartiet intagna klausulerna. Lagmansrätten stadfäste underrättens dom. En minoritet fann, att kaptenen måste anses ha godkänt genomgångskonossementet »i henhold til» vilket lasten antagligen blev utlevererad, och att detta dokument därför måste vara avgörande för förhållandet mellan rederiet och mottagaren. Minoriteten ansåg därför Carriage of Goods by Sea Act 1924 vara tillämplig vid avgörandet av det föreliggande ansvarsspörsmålet.

Vid bedömande av dylika konflikter liksom av oöverensstämmelse mellan genomgångskonossement och lokalkonossement förefaller det rimligt, att transportörernas individuella uppträdande och andra omständigheter i det konkreta fallet alltjämt tillskrives avgörande bety-

delse, låt vara att vissa indubio-regler kanske låter sig uppställas på sätt nu belysts.

Vare sig lokalkonossement utfärdas eller ej har man anledning att fråga, i vad mån och hur den verkställande transportören blir part i transportavtalet. Utmärkande för successiva transporter är ju, att frågan vem som utfört transporten icke är en intern sak mellan transportörerna inbördes (dvs. anlitande av medhjälpare för uppfyllande av förpliktelserna enligt transportavtalet eller vissa delar av dessa förpliktelser) utan något som i högsta grad angår även avsändare och mottagare. En ledande roll spelar härvid föreställningen om den verkställande transportörens mottagande av godset, möjligen därutöver av dokumentet, såsom innebärande ett inträdande i det ursprungliga transportavtalet.

När flera transportörer efter varandra används för en transport, blir det naturligtvis en förutsättning för att ansvaret skall bli oavbrutet, att transportörerna kommer i direkt kontakt med varandra. Den förste transportören måste alltså överlämna godset direkt till den andre transportören för vidare befordran. Detta är dessvärre icke alltid fallet i verkligheten, där det ej sällan händer, att godset efter att ha transporterats den första delen av huvudtransporten blir liggande en tid, exempelvis i transitupplag, varefter det tas om hand av den andre transportören för vidare befordran. Att härigenom — i brist på särskilda åtgärder rörande omlastning och upplagring — lätt kan uppkomma luckor i ansvarskedjan är uppenbart. Även i detta avseende har transportörens individuella uppträdande tydligen den största betydelse för ansvarets omfattning.

Efter denna presentation av några huvudproblem enligt sjörättens individualiserande lösning av ansvarsfrågorna vid genomgångstransporter kan framställningen gå mera i detalj. Den naturliga utgångspunkten blir då att undersöka, hur transportlöftet brukar utformas i olika typer av genomgångskonossement (6). Detta måste nämligen vara det första individuella momentet av betydelse för ansvarsfrågorna — såsom förut framhållits brukar åtagandet därigenom få sin första begränsning och precisering i förhållande till den dispositiva regel om ansvar för den totala transportsträckan, vilken framgår motsättningsvis ur sjölagen 123 §. Först sedan klarhet skapats i detta avseende, kan man utifrån den sålunda erhållna grundvalen ställa upp några principer för den kontraherande och den verkställande transportörens ansvar (7—8) samt för det inbördes rättsförhållandet dem emellan (9). I ett senare sammanhang skall även uppmärksammas

sådana situationer, där luckor i ansvarskedjan kan uppkomma (11).

Svensk sjörätt är som bekant på det sättet enhetlig att den — till skillnad från vad fallet är i Tyskland, Holland etc. — icke känner en särordning rörande sjöfarten på kanaler, floder och andra inre vattenvägar (»Binnenschiffahrtsrecht»). En genomgångstransport oceanfartyg—flodpråm behandlas därför såsom utspelande sig inom ett och samma slag av transportmedel. Existerar en särskild »Binnenschiffahrtsrecht» blir det däremot naturligt att betrakta samma transport som ett slags kombinerad transport. Så göres också i konventionsförslag rörande kombinerade transporter, vilka utarbetats av en arbetsgrupp inom CMI.[4]

6. Transportlöftets utformning i olika typer av genomgångskonossement

Som ett genomgångskonossement i ordets egentliga mening borde man beteckna blott ett konossement, vari den kontraherande transportören åtar sig hela transporten utan att samtidigt, helt eller åtminstone i något avseende, friskriva sig från transportöransvaret för det främmande transportavsnittet. Ett på sådant sätt utformat dokument, avsett för särskilt avtalade genomgångstransporter,[1] existerar icke bland traditionella svenska konossement och har ej heller påträffats vid en omfattande genomgång av utländska konossement. Man har i själva verket anledning tro, att genomgångskonossement i denna egentliga mening och med någon praktisk betydelse kan återfinnas endast i form av några på senaste tid tillkomna nyskapelser.[2] Den kontraherande transportören friskriver sig m. a. o. regelmässigt från någon del av transportöransvaret, i första hand från vårdplikten, när det gäller det främmande transportavsnittet.[3] »Thus, the modern through bill of lading of carriage is, in effect, a series of separate contracts of carriage

[4] CMI Containers 4 (fransk version i CMI Containers 5).

[1] Däremot finns undantagsvis generella transhipmentklausuler av denna innebörd, medförande att enbart klausulreglerade genomgångstransporter kan ske under den kontraherande transportörens ansvar även för det främmande transportavsnittet. Se ovan Kap. II:9. Dylika konossement torde icke användas för särskilt avtalade genomgångstransporter.

[2] Några moderna konossement för särskilt avtalade kombinerade transporter (England Sweden Line, Macpac och Atlantic Container Line) föreskriver nämligen ett slags del credere-ansvar och innebär därigenom nyskapelser. Se nedan Kap. IV:4, klausulerna nris 26, 27 och 28.

[3] Jfr Prodromidès i Studi in onore di Giorgio Berlingieri s. 446 f.

by carriers independent of one another.»[4] Såsom tidigare visats (Kap. II: 5) återstår emellertid åtminstone ett reducerat transportöransvar i sådana delar, som avser typiska speditörfunktioner, och transportöransvaret kan därför sägas ha uttunnats till ett speditöransvar. Det är just denna omständighet, som motiverar att transporten behandlas som en sammanhängande enhet och att man ingriper med särregler om successiva transporter. Genomgångskonossement i denna mening sägs vara omtalade första gången i en hamburgensisk dom från 1855.[5]

En granskning av sådana dokument, som betecknar sig själva med termen genomgångskonossement (through bills of lading, thrubills), visar att man med avseende på transportlöftets utformning har att urskilja tre olika typer av dokument.

(1) Den första av dessa typer, *agenttypen,* innebär att den kontraherande transportören i fråga om det främmande transportavsnittet sluter avtalet endast såsom agent för den verkställande transportören. Den kontraherande transportören har därför normalt förpliktat sig att utlämna godset blott på omlastningsorten, ej på den slutliga destinationsorten, förutsatt att han själv utför huvudtransportens första led. Ehuru det här blir fråga om två separata transportavtal och man således, enligt vad nyss sagts, saknar anledning att ingripa med särregler om successiva transporter, avser dokumenten givetvis att lösa de ansvarsproblem, som uppkommer vid typiska genomgångstransporter. De säger sig också vanligen själva vara »general through bills of lading», låt vara att man ibland under rubriken finner såsom förtydligande tillägg »the responsibility of each carrier to be limited to its own line». Den kontraherande transportören har också med avseende på det främmande transportavsnittet en speditörs skyldighet att arrangera transporten, och såtillvida sammanhålles den totala transporten såsom enhetlig. Det sagda motiverar, att de uppmärksammas i detta sammanhang.

Som typexempel må här återges följande transportlöftesmening och närmast relevanta villkor:

(15)

»Via Rotterdam
Amsterdam

[4] Tetley s. 253. En amerikansk advokat har jag hört formulera samma tanke på följande sätt: »So-called 'through bills' are actually successive bills printed on one piece of paper.»

[5] Denna uppgift lämnas av Bosmans s. 19. Scrutton s. 69 åberopar för sin del ett senare engelskt rättsfall, *Moore* v. *Harris* (1876) 1 App. Cas. 318.

In Connection with the Holland-America Line to and via North Pacific Coast Ports

Shipped in apparent good order and condition by . . . for conveyance at shipper's risk per . . . of the . . . Line from . . . to Rotterdam/Amsterdam and thence to be transhipped by vessel . . . or other vessel appointed to sail from Rotterdam/Amsterdam for . . . (or as near thereto as she can, without detention or delay, safely get and always lie afloat) and failing shipment by such vessel then by another vessel, either from ROTTERDAM or AMSTERDAM belonging to or employed by the Holland-America Line with liberty to forward the goods by lighter, vessel or railroad from or to ROTTERDAM or AMSTERDAM at shipper's risk but carrier's expense (conveyance subject to the conditions of the companies carrying the goods), the under mentioned goods, said to be marked and numbered as in the margin, and which are to be delivered, subject to all the terms, exceptions and conditions of this bill of lading, at . . . unto . . . Notify: . . .

This Bill of Lading is signed on behalf of the first and each succeeding carrier on the route to destination but each carrier is responsible only in respect of the transportation over its own line. Responsibility of the Holland-America Line shall commence only after the goods have come into its possession at Rotterdam/Amsterdam, and shall cease immediately the goods leave the ship's tackle. In addition to the terms, conditions and exceptions of this Bill of Lading, the transportation from the point of shipment to destination is subject also to the terms, conditions and exceptions contained in the usual form of Bill of Lading of the carrier in possession of the goods.

In accepting this Bill of Lading the shipper or other agent of the owner of the property carried, expressly accepts and agrees to all its stipulations, exceptions and conditions whether written, printed, stamped or pasted on the front or back hereof.

In WITNESS whereof the carrier or his agents have affirmed to . . . Bills of Lading besides captain's copy all of this tenor and date, one of which Bills being accomplished, the others to stand void.

Dated at . . ., this . . . 19 . .

AGENTS

On behalf of carriers severally, but not jointly.

19. THROUGH CARGO. — Goods or packages destined for places not called at by the ship on the voyage, may be disembarked at any convenient port and forwarded to destination either by railway and/or ship, lighter or other means of conveyance, at the discretion and cost of the Carriers, but at the risk of the owners thereof, all responsibility or liability of the Carriers (except as to cost of carriage) ceasing immediately the goods leave the ship's tackles at the port where they are disembarked whence they will be carried to destination on the conditions of carriage of the railway or shipping company, or other carrier conveying them from such port to destination. Bills of Lading and/or Through rates to destination, other than a port of call or discharge of the ship are issued for the convenience only of the Owners and the packages will be carried from port of actual disembarkation to destination on the conditions of carriage of the Railway or Steamship Company or other Carrier conveying them from such port to destination, and all responsibility

and liability of the Carriers, except as to cost of carriage will cease from the time the packages leave the Ship's tackle at port of disembarkation for delivery to dock, store, or to succeeding Carrier or Carriers. Any claim which the Owners of the goods carried on Through Bill of Lading desire to prosecute shall be made only against the party in whose possession the goods were when the event occurred on which the claim is based, and the ship conveying a part only of any lot of goods for which a Through Bill of Lading has been granted, is not responsible for the delivery of the remainder of such lot.»

(N. V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij, Holland-Amerika Lijn.)

von Laun i ZHR 118 (1955) s. 8 ff. nämner som exempel Neptun; Norddeutsche Lloyd; Ragnar Johansen & Co. A/S, alla »on behalf of carriers severally but not jointly». Marais i DMF 1949 s. 96 anför Compagnie Générale Transatlantique. Ytterligare exempel erbjuder Canadian Pacific Railway Co. — Canadian Pacific Steamships Ltd., Westbound Through B/L; Herm. Dauelsberg, Bremen; Atlas Levante-Linie, Argo Nah-Ost Linie; Hamburg-Amerika Linie, General Through B/L; och County Line Ltd., Transit B/L Form 1 Local.

(2) Den andra typen av genomgångskonossement kan betecknas såsom *utlämningstypen*. Den kan vara utvecklad på grundval av agenttypen men skiljer sig därifrån genom att den kontraherande transportören dock förbinder sig att, själv eller genom sitt ombud, utlämna godset på den slutliga destinationsorten. Däremot friskriver han sig från fortskaffningsplikt, vårdplikt och plikt till rättidig uppfyllelse i vad avser det främmande transportavsnittet. Här har man ett klart fall av successiv transport därigenom, att den kontraherande transportörens utlämningslöfte avser den slutliga destinationsorten och icke omlastningsorten, även där han själv verkställer blott det första avsnittet av huvudtransporten. I denna mening sträcker sig hans transportlöfte även över det främmande transportavsnittet och omfattar den totala transporten just beträffande utlämningsplikten.[6] I övrigt har han i fråga om det främmande transportavsnittet blott en speditörs skyldigheter.

Som exempel på transportlöftesmening och anslutande villkor i ett konossement av denna typ anföres följande:

(16)

»Received from

Shipped by

In apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) ... PACKAGES MERCHANDISE marked and numbered as per margin (measurement, weight, quantity, brand, condition, quality, content and value as declared by the Shipper but unknown to the Carrier) to be carried direct or by transhipment subject to Clause A hereof and to all the other excep-

[6] Annorlunda Heini s. 59 f. Ansvarssituationen motsvarar den, som uppkommer när en speditör utfärdar FCT, jfr Grönfors & Hagberg s. 63.

tions, terms and provisions therein contained by water and/or land and/or air to . . ., and there loaded in the ocean-going vessel or at the option of The Scindia Steam Navigation Company Limited forwarded by water and/or land and/or air by them acting as Forwarding Agents only and not as Carriers on the terms of Clause A hereof but at their expense to ANTWERP or to such other North European port as the Carrier may at his option determine and there loaded on the ocean-going vessel for transportation in either case to the port of discharge named below or to such other port or place as is herein provided (or so near thereunto as the ship can always safely get, lie, discharge, and leave always afloat at all stages and conditions of water and weather) and to be forwarded thence whenever reasonably practicable as herein provided to the said port of discharge and there to be delivered subject to all the liberties terms and conditions herein incorporated and contained whether written, printed or stamped on the face or back hereof, to the consignees named below or to his or their assigns on payment of the charges thereon. PORT or PLACE of LOADING . . . For conveyance by . . . PORT of TRANSHIPMENT . . . HAMBURG/ANTWERP or other North European port as determined by the Carrier OCEAN-GOING SHIP
SS
MS

. . . or substitutes

loading at . . . PORT of DISCHARGE . . . Consigned to . . .

PART I

With respect to the whole of the service hereunder.

A. — It is agreed that each of the Carriers on the route shall be responsible only for the goods whilst same are in its own personal custody. The arrangements for through carriage are made for the convenience of shippers and the responsibility of each carrier with regard to the carriage and storage by other means than its own vessels, cranes, vehicles or means of transport or stores is to be that of forwarding agent only and any claim for loss, damage or delay must be made only against the persons, firm or company in whose custody the goods actually were at the time when the loss, damage or delay was caused or arose.

B. — It is agreed that the carriage and custody of the goods are subject to all the terms and conditions of this Bill of Lading on the front and back hereof which shall govern the relations, whatever they may be, between the shipper, owner, consignee, and each of the carriers, master and ship in every contingency whatsoever and wheresoever occurring and also in the event of deviation or of unseaworthiness of any vessel or craft at the time of loading or inception of the voyage or subsequently and none of the terms or conditions of this Bill of Lading shall be deemed to have been waived by any of the carriers unless by express waiver in writing signed by a duly authorised agent of such carrier.

PART II

With respect to the service to the port of transhipment for loading on ocean going vessel.

The goods shall be carried upon the terms conditions and exceptions contained in the form of local Bill of Lading, consignment note or other document actually issued by the Carrier or Carriers of the goods to the port or ports

of transhipment, which shall be deemed to be incorporated in and form part of this Bill of Lading and in accepting this Bill of Lading the shipper and/or consignee acknowledges that he is aware of and bound by such terms and conditions.»

(The Scindia Steam Navigation Company Limited, Outward Through Bill of Lading, United Kingdom-Continent-India, Pakistan.)

von Laun i ZHR 118 (1955) s. 6 ff. nämner som exempel Conlinethrubill; Nederland Line Royal Dutch Mail; och Royal Rotterdam Lloyd, H. M. Gehrkens, Hamburg. Conlinethrubill används i svensk linjefart av exempelvis Svedel, Birka Line. Ytterligare exempel erbjuder Bull Lines Through B/L; Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., Australian Trade Through B/L; Port Line Ltd, New Zeeland Trade Through B/L; och Elder Dempster Lines Ltd., Outward Through B/L.

Port Line har, liksom Shaw Saville Line, ett särskilt utrymme reserverat på genomgångskonossementet, avsett att användas vid omlastning så att andre transportören genom stämpel erkänner mottagandet av det omlastade godset. Sådana påstämplingar sker emellertid vanligen utan att särskild plats är reserverad därför.

(3) Återstår så *omlastningstypen*. Denna innebär från den kontraherande transportörens sida ett längre gående ansvar såtillvida, att han i kontraktsögonblicket av transportlöftesmeningens lydelse att döma åtar sig en fortskaffningsplikt för transportsträckan i dess helhet.[7] Detta konossement är också i första hand konstruerat för att användas i vanlig linjefart, utan att flera transportörer efter varandra deltar.[8] Det innehåller emellertid bland övriga kontraktsvillkor en omlastningsklausul av någon erkänd typ (se ovan Kap. II: 9), och i och med att omlastningen faktiskt företas bringas denna klausul i tillämpning. T. o. m. i sådana hithörande formulär, där man velat demonstrera möjligheten att använda dem även på successiva transporter genom anmärkningen »via» eller »local vessel» och genom ifyllande av den därför avsedda rutan i det konkreta fallet uttalat att omlastning från början avsetts att företagas,[9] saknar man någon återspegling härav i transportlöftesmeningen.

[7] Jfr däremot Heini s. 56, som menar att det i sådana fall »begriffsnotwendig» icke rör sig om ett genomgångskonossement, eftersom utlämningsplikten fullgöres redan i omlastningshamnen och icke på den slutliga bestämmelseorten.

[8] Jfr von Laun i ZHR 118 (1955) s. 4: »Die Bestimmungen auf der Vorderseite des Konnossements sind nur auf den durchgehenden Verkehr (dvs. av en enda transportör utförd total transport, till skillnad från Durchfrachtgeschäfte) abgestellt . . .»

[9] Det norska rättsfall (NRt 1965 s. 835), som bildar utgångspunkten för Selvigs behandling av omlastningsproblemen i AfS Bd 6 s. 558 ff., angår just ett dylikt dokument, varför det — till skillnad från det svenska Gudur-fallet — är fråga om en särskilt avtalad genomgångstransport; se särskilt a.a. s. 558 och 573.

Ett exempel erbjuder följande transportlöftesmening:

(17)

»Shipped at the aforesaid Port of loading in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, on board the aforesaid good Vessel for carriage to the aforesaid Port of discharge or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat. The goods are to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto the aforesaid consignee or consignees or to his or their Assigns, he or they paying freight as per note on the margin plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.»

(Conlinebill 1952.)

Därmed överensstämmer i uppbyggnad formulär använda av exempelvis Broströms och Nordstjernan. För exempel på smärre variationer i lydelsen, jfr den här återgivna klausulen i lydelse hos P. Gram s. 214.

Bland dokument tillhörande omlastningstypen kan man urskilja flera varianter. Sålunda förekommer det, att någon anmärkning om omlastningen av typen »via» eller »local vessel» saknas på framsidan men omlastningsklausulen finns.[10] Konossementet kan vidare vara ett vanligt konossement, vilket dock upptar ett antal blanka rader, genom vars ifyllande formuläret kan göras till ett genomgångskonossement av varianten »via».[11] Det kan också vara försett med en särskild ruta, avsedd för text rörande omlastning, varigenom formuläret lätt blir användbart även på en genomgångstransport.[12] Slutligen finns exempel på att man stämplar vanliga konossement med gummistämpel, upptagande särskild text rörande omlastning av typen »Forwarded from — to — by /s — and transhipped at — on board the /s — or substitute . . .»[13]

De tre huvudtyper av konossement, vilka nu beskrivits och i korthet karakteriserats, är i typiska fall klart särskilda. Gränserna kan emellertid lätt suddas ut. Under ett konossement av omlastningstyp kan den kontraherande transportören samtidigt åtaga sig att utlämna godset på den slutliga destinationsorten utan att själv verkställa den sista delen av transporten, och har därmed åstadkommit en korsning mellan omlastningstypen och utlämningstypen.

[10] Som exempel må nämnas Thorden Lines, Gorthon Lines, Wallenius Line, Svenska Lloyd, Birka Line (regular line) och Eckert Line.

[11] Sålunda Baltic-Scandinavia—Australia, Wilhelmsen—Trans- — Det Østasiatiske Kompagni; Nya Zealand, samtliga samseglande rederier.

[12] Exempel härpå erbjuder Rederiaktiebolaget Rex, Brodin Line, Axel Broström & Son, Meyer Line samt Myline (Paris-Scandinavia).

[13] Texten är hämtad från Rickmers-Linie, Hamburg.

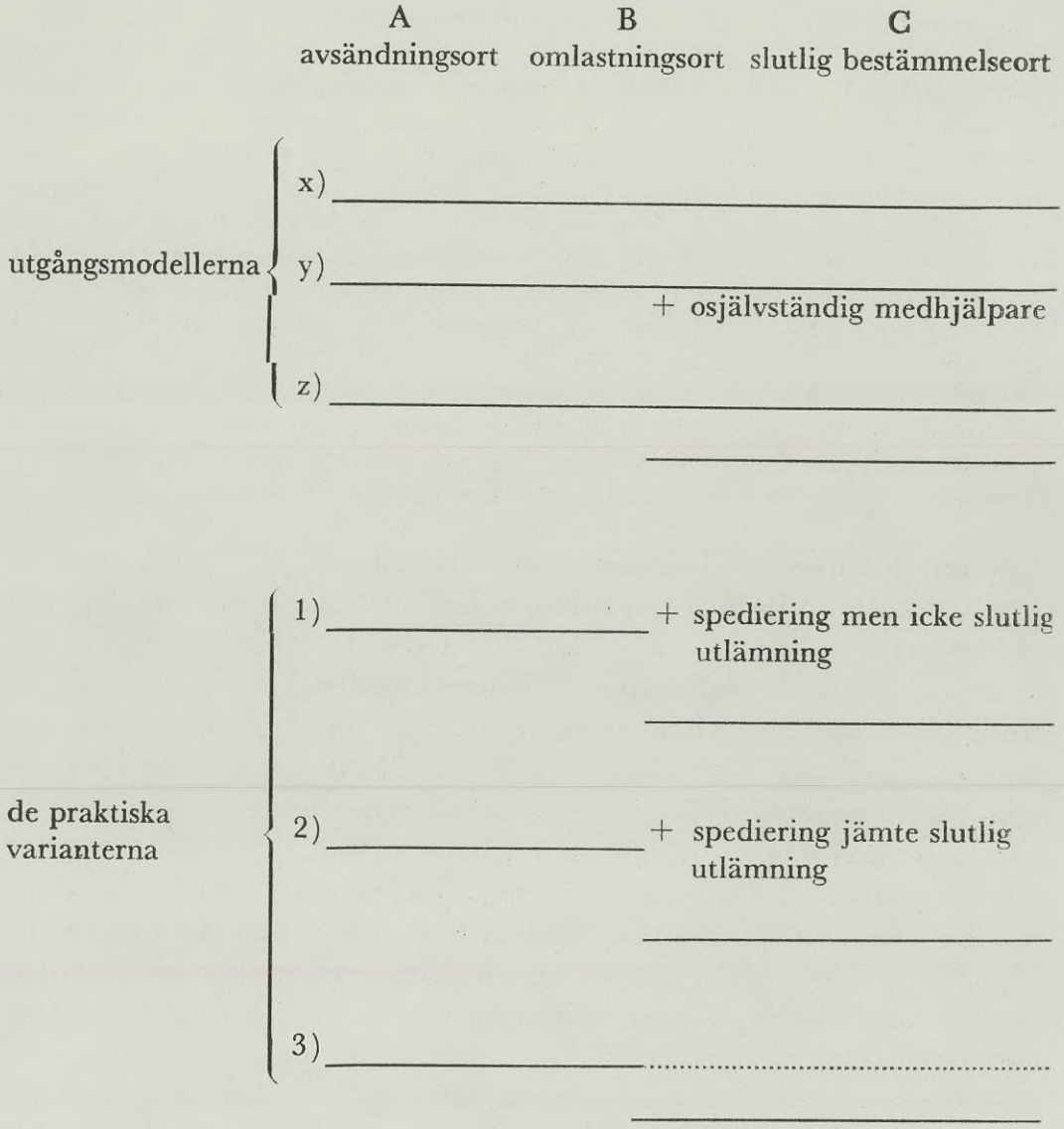

Fig. 5.

Det sagda kan sammanfattas på följande sätt.[14] Antag att visst styckegods skall transporteras från A till C över B. Transporten kan då helt utföras av en enda transportör antingen med hans eget folk i tjänsten (alt. x i vidstående figur 5) eller med hjälp av osjälvständiga medhjälpare som transportören anlitar vid uppfyllandet av en del av

[14] Kahn-Freund s. 325 f. beskriver som möjliga blott alternativen x) och 1) enligt det närmast följande. Som framgår av det ovanstående är mönstret både principiellt och praktiskt mera komplicerat.

sitt åtagande (alt. y). För den händelse den kontraherande transportören för sträckan B—C anlitar en annan transportör, blir den principiella utgångsmodellen, att båda transportörernas ansvar löper parallellt på denna sista sträckan (alt. z).

Denna utgångsmodell begagnas emellertid sällan i praktiken, där man i stället genom olika kontraktuella arrangemang uppnår, att blott en transportör med fullständigt transportöransvar finns för varje del av sträckan. Följande tre varianter är vanliga.

Den kontraherande (förste) transportören kan från början säga ifrån att han för det främmande transportavsnittet uppträder blott som speditör och ej ens själv eller genom sin representant fullgör utlämningsplikten på den slutliga bestämmelseorten (alt. 1). Eller också kan han behålla en enda transportörfunktion för nämnda avsnitt, nämligen den slutliga utlämningsplikten och det därtill anslutna utlämningsansvaret, men alltjämt fylla blott speditörfunktioner med avseende på det främmande transportavsnittet (alt. 2). Slutligen kan den kontraherande transportören med avseende på det främmande transportavsnittet ursprungligen åtaga sig ett transportöransvar, vilket sedan upplöses till ett speditöransvar (genom omlastning i enlighet med en särskild friskrivningsklausul) och ersättes med den verkställande transportörens ansvar för denna sista del av transporten (alt. 3).

Den närmare innebörden av dessa tre alternativ skall nu granskas.

7. Den kontraherande sjötransportörens ansvar

Såsom redan tidigare påpekats framgår av det dispositiva stadgandet i sjölagen 123 § motsättningsvis, att den som åtagit sig en genomgångstransport in dubio bär transportöransvar för hela transporten. En förutsättning härför är, att han har avgivit ett transportlöfte som i åtminstone något hänseende omfattar hela den ifrågavarande sträckan. Av vad som upplysts under föregående avsnitt (6) framgår, att genomgångskonossement av utlämnings- och omlastningstyp regelmässigt uppfyller detta villkor. Själva ansvaret är därmed upphängt på dels en princip som indirekt framgår av ett sjölagsstadgande, dels utformningen av transportlöftet (åtagandet) i det konkreta transportavtalet.

Om icke dessa stöd funnes, skulle man i och för sig ha kunnat diskutera, huruvida den kontraherande transportören verkligen enligt svensk rätt skall

ansvara för den verkställande transportörens fel eller försummelser. Sålunda anses det vara en i svensk rätt gällande — låt vara med många undantag försedd — regel, att man i princip icke ansvarar för culpa av en självständig företagare. Ett viktigt stöd för denna sats anses vara det i svensk skadeståndsdoktrin ofta diskuterade rättsfallet *NJA 1942 s. 684*. Ett stuveribolag, som vid lossning anlitade hamnens kran, skött av en vid hamnen anställd kranskötare, ansågs icke gentemot ett rederi ansvara för kranskötarens försummelse. HD betonade, att rederiet måste ha känt till att lossningen utfördes av hamnens folk. Parallellen med den kontraherande transportörens ansvar vid genomgångstransporter förefaller delvis vara ganska slående men är i själva verket icke bärkraftig. En bidragande orsak till stuverifallets utgång får antas ha varit, att trafikanten där var skyldig att anlita en offentligrättslig verksamhet, vilken alltså intog ett slags monopolställning.[1] Vidare bygger resonemanget antagligen på skillnaden mellan kontraktuellt och utomkontraktuellt ansvar. Såsom förut har påvisats sammanfaller ej heller termen självständig transportör med självständig företagare.[2]

Antagandet av ett principiellt ansvar beträffande hela transporten för den kontraherande transportören avspeglas indirekt i åtskilliga avgöranden, vilka beröres i det följande. Däremot finner man icke några uttryckliga rättsfallsbelägg för satsens giltighet. I *ND 1926 s. 337* (Oslo Sjørett) befordrades gods på genomgångskonessement från Italien till Trondheim med omlastning i Bergen. Vid utlossningen i Trondheim befanns godset vara skadat. Domstolen ansåg, att skadan hade uppstått redan före omlastningen i Bergen. Av denna anledning prövade den icke frågan, huruvida den kontraherande transportören hade ansvar för den verkställande transportörens försummelser, men frågan berördes parentetiskt i domskälen.

Vad som direkt framgår av sjölagen 123 § är, att den kontraherande transportören tillåtes friskriva sig från åtminstone vårdansvaret i vad avser det främmande transportavsnittet. Denna princip har enligt avgörandet NJA 1952 s. 12 ansetts gälla även för Haaglagstransporter. Dessa måste därmed ha ansetts falla under samma huvudregel som sjölagstransporterna, nämligen att den kontraherande transportören in dubio anses svara som transportör även för det främmande transportavsnittet. Haaglagens tvingande regler, vilka i tiden och rummet upphör vid lossningspunkten, har alltså icke befunnits lägga något hinder i vägen för en med sjölagen parallell reglering.

I fråga om ett genomgångskonossement av *omlastningstyp* innebär detta, att den kontraherande transportörens ansvar i egenskap av transportör upphör, så snart godset har förts från det första fartyget

[1] Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 31.
[2] Ovan Kap. II:4.

till det andra och där frigjorts från lossningsanordningarna.[3] Själva omlastningsklausulen bör härvidlag vara tydligt formulerad för att undvika en »restriktiv tolkning», som i praktiken sätter den i och för sig tillåtna friskrivningen ur kraft.

Den klausul, som avhandlades i målet NJA 1952 s. 12, var i angivna avseende utförlig och löd sålunda:

(18)

»Through cargo destined to places not called at by the ship may be transhipped at any convenient port and forwarded to destination either by railway and/or ship, lighter or other means of conveyance, at the discretion and cost of the Carrier but at the risk of the goods, all responsibility or liability of the shipowners (except as to cost of carriage) ceasing immediately the goods have left the ship's tackles at the port where they are disembarked, whence they will be carried to destination on the conditions of carriage of the railway or steamship company or other Carrier, conveying them from such port to destination.»

(Johnson Line: Sweden — Brazil, Sweden — River Plate, § 19.)

I avgörandet *ND 1935 s. 13* (NH) hade omlastningsklausulen uttryckts endast genom att man i en scope of voyage-klausul inryckt orden »liberty to tranship ... at shipper's risk». Här tolkade domstolen klausulen mot den friskrivande och ansåg, att klausulen tog sikte blott på själva omlastningen, ej på den efterföljande transporten.

Som ett mellanting mellan dessa båda fall kan man betrakta den klausul, som omtalas i avgörandet *ND 1951 s. 102* (Bergen byrett). Att omlastning måste ske var på grund av de yttre omständigheterna självklart, och fallet är därför att hänföra till de särskilt avtalade successiva transporterna. I avtalets p. 10 hade intagits en bestämmelse om att »transportøren er uten ansvar for tap eller skade mens godset er i en annen fraktførers varetekt». I domen sades, att en dylik ansvarsfriskrivning är tillåten enligt sjölagen 123 §.

I Haaglagens mening kommer då omlastningsorten att utgöra lossningsort. För den kontraherande (förste) transportören är transporten helt avslutad i varje fall i den meningen, att han har friskrivit sig från fortskaffnings- och vårdplikt. Därutöver upphör även hans redovisnings- och utlämningsansvar, så snart omlastningen har genomförts utan anmärkning i hithörande hänseende. Hans plikt till rättidig uppfyllelse omfattar blott den egna prestationen, ej det främmande transportavsnittet. Klausulen kan vara så formulerad, att ytterligare uppgiftsansvaret upphör, när den andre transportören erkänt

[3] HD:s majoritet i NJA 1952 s. 12. Minoriteten (JustR Karlgren) krävde, att lossningen i dess helhet skulle avslutas, innan godset kunde anses ha på det sättet överförts från det första till det andra fartyget, att det första fartygets redare (samtidigt den kontraherande transportören) ägde åberopa friskrivningen.

mottagandet av det uppgivna antalet kollin i uppgivet skick. Men det kan också förhålla sig så, att detta ansvar består gentemot förvärvare av genomgångskonossement. Om man här tillämpar Lulu-principen, ansvarar gentemot konossementsförvärvaren oavsett friskrivningen enbart den verkställande transportör, som samtidigt är fartygets ägare, så snart fartygets befälhavare eller agenten som dennes underfullmäktige utställt konossement efter godsets ombordtagande.

Om man vill fasthålla vid principen att skada och förlust uppkommen vid successiv transport skall ersättas av den transportör, i vars vård godset befann sig vid skadans eller förlustens uppkomst, måste man med bevisbörderegler lösa de fall där det är okänt, var godset befann sig vid skadetillfället. Man kan då tänka sig två vitt skilda utgångspunkter för argumenteringen. Den ena är, att den kontraherande (förste) transportören skall presumeras vara rätt ansvarssubjekt, just därför att han ursprungligen kontraherat hela transporten. Denna utgångspunkt begagnar en serie av franska rättsfall, och argumenteringen utföres sedan närmare sålunda, att den förste transportörens ansvar upphör, om den följande mottagit godset utan reservation. Den andra utgångspunkten är, att den verkställande (siste) transportören presumeras vara rätt ansvarssubjekt, och hans ansvar grundas därvid på hans skyldighet att redovisa för det gods han mottagit. Även härav följer satsen, att förbehåll eller anmärkning rörande godset vid dess mottagande bryter ansvarspresumtionen. Denna uppläggning avspeglas i bl. a. flera amerikanska rättsfall.

Vad fransk sjörättspraxis beträffar kan exempelvis följande avgöranden erbjuda ett intressant studiematerial till belägg för vad som sagts nyss i texten. I *DMF 1955:165* (Tribunal de commerce de Marseille) ansågs skadan ha inträffat under den tid godset var i den förste transportörens vård, eftersom denne bl. a. icke hade gjort förbehåll på konossementet om att godset varit skadat vid lastningen. Den andre transportören ansågs vara fri från ansvar, då denne i sitt konossement insatt precisa förbehåll beträffande det förhållandet, att godset varit vattenskadat redan vid tidpunkten för hans mottagande av detsamma efter omlastningen. *DMF 1956:432* (Cour d'appel de Rabat) angår ett likartat fall, där en transportör tecknat ett konossement med rätt till omlastning. Den förste transportören förklarades vara ensam ansvarig för skada på godset som konstaterats vid framkomsten till bestämmelseorten efter verkställd omlastning, »alors que les tractations sont demeurées *res inter alios acta* à l'égard du chargeur et du destinataire.» Det ansågs tillkomma den förste transportören, om denne skulle anse att skadan bör tillräknas det andra fartyget, »malgré l'absence de réserves de sa part lors du transbordement, de l'appeler en garantie dans

l'instance engagée contre lui par le réceptionnaire.» I *DMF 1955:181 notis* (Tribunal de commerce de la Seine) borde den andre transportören ha mottagit godset efter omlastning »sans réserves», och den förste transportören ansågs då vara fri från ansvar för den godsskada, som konstaterats på bestämmelseorten. Samma resonemang om förbehåll kan givetvis tillämpas på den förste transportören, liksom vid vanliga separata transporter. Ett exempel erbjuder *DMF 1955:759 notis* (Tribunal de Commerce de Marseille). När vid omlastning skada konstaterats på godset, ansågs den förste transportören ensam vara ansvarig för skada, »si aucune réserve n'a été prise lors du chargement sur le premier navire». Enligt *DMF 1956:471* (Cour d'appel de Rouen) har den andre transportören rätt att vägra lasta godset, när detta vid omlastning konstaterats befinna sig i skadat skick.

Typisk för den amerikanska attityden är avgörandet *Soc. Metallurgica Italiana* v. *Grace Line*, 1957 AMC 1371. Godset skeppades från Peru via New York till Italien. Det rederi, som ombesörjde transporten från Peru till New York, föreskrev i sitt konossement, att dess ansvar upphörde så snart leverans av godset skett till nästkommande transportör. Ett parti av godset kortskeppades. Court of Appeals fritog den förste transportören. Den andre kunde däremot, enligt domstolen, icke fritas från ansvar, då enligt COGSA den siste transportören i en transportkedja måste bevisa, att han lossat samma kvantitet gods som han mottagit för befordran. Oceanrederiet hade i förevarande fall inte brutit denna ansvarspresumtion och måste därför ansvara för kortskeppningen. Tankegången utvecklas i *Loomac Freight Lines* v. *American Type Founders,* 1960 AMC 454. Gods sändes från Dallas via Memphis till Atlanta. Genomgångskonossement hade utfärdats. Godset var skadat vid framkomsten. Godset var bevisligen i gott skick, när det levererades till den förste transportören. Court of Appeals uttalade beträffande bevisbördan, att befraktaren först måste »show that the damage occurred in transit by showing that the goods were delivered in good order and were damaged when received». När detta är gjort behövde befraktaren däremot icke visa vilken av transportörerna, som var ansvarig. Men till ledning »there is a common-law presumption applicable under the Carmack amendment, that the loss occurred on the delivering carrier's line». I avgörandet *Badenshop* v. *N. V. Koninklijke,* 1960 AMC 2114, uttalade District Court, att den transportör som ombesörjt den andra transportsträckan inte hade försäkrat sig om att han mottagit den myckenhet gods, som fanns angiven i konossementet. Därför gällde den generella regeln, »where goods pass through the hands of successive custodians, in apparent good order, any loss is presumed to have occurred while they were under the control of the last custodian».

I skandinavisk rätt torde beträffande hithörande bevisbördefrågor gälla, att man begagnar den första utgångspunkten. Det är alltså den kontraherande (förste) transportören, vars transportlöfte vid avtalets

ingående gäller hela transporten, som principiellt ansvarar; för att kunna åberopa sig på friskrivningen måste han därför visa, att skadan uppkommit efter det att godset i samband med omlastningen övergått i den verkställande (andre) transportörens vård.[4] Om varuhavaren vänder sig mot den sistnämnde transportören direkt, blir det däremot varuhavarens sak att bevisa, att skadan uppkommit under det att denne transportör omhänderhaft godset (jfr Haaglagen 3 § 6 mom.).

ND 1951 s. 102 (Bergen byrett). En wire transporterades under kystfølgebrev från Oslo av Arendals Dampskipsselskap med omlastning i Bergen för vidare befordran till Svolvær med Bergenske Dampskipsselskab. Vid utlämningen på bestämmelseorten var wiren så svårt skadad, att den var värdelös. Avlastaren krävde skadestånd av Bergenske. Det lyckades icke avlastaren att föra i bevis, att skadan hade inträffat medan godset hade varit i Bergenskes vård, och talan mot denne transportör ogillades därför. I domskälen uttalades bl. a.: »Da Arendals Dampskipsselskab står som bortfrakter for hele transporten fra Kristiansand til Svolvær, ville Johanssen ha kunnet gjøre sitt erstatningskrav gjeldende overfor dette selskap. Og hvis han kunne godtgjøre at wiren ingen skade hadde da den blev levert til dampskipet »Oslo» eller ekspeditøren i Kristiansand, måtte selskapet for å fri seg for ansvar føre bevis for at skaden var oppstått, etterat wiren var overlevert til Det Bergenske Dampskipsselskaps folk i Bergen. Det er imidlertid ikke noe i veien for at Johanssen saksøker Det Bergenske direkte, men då må han føre dette bevis for å kunne nå fram med sitt erstatningskrav, jfr *sjøfartslovens § 118.*»

ND 1954 s. 440 (Hammerfest byrett). I målet uttalades bl. a.: »Siden Ofotens Dampskipsselskap således står som bortfrakter for hele transporten, ville saksøkeren ha kunnet rette sitt erstatningskrav direkte mot dette selskap. Selskapet ville da hatt bevisbyrden for at feilen var oppsstått før mottagelsen i Trondheim eller efter det att kassene var overlevert til M/S »Hønøy». Det står emellertid saksøkeren fritt om han vil rette sit erstatningskrav direkte mot Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, men da må *han* bevise at det er vist försømmelse av noen som saksøkte svarer for . . .» Härefter hänvisas till föregående rättsfall.

I fråga om genomgångskonossement av *utlämningstyp* gäller vad som nu sagts rörande omlastningstypen med det viktiga undantag, att utlämningslöftet-utlämningsansvaret är knutet till den slutliga be-

[4] Jfr Bosmans s. 49.

stämmelseorten och icke till omlastningsorten. I vad avser denna enda funktion omfattar transportlöftet den totala transportsträckan.[5]

Sedan man väl har slagit fast, hur långt friskrivning från det principiella transportöransvaret tillåtes, måste man emellertid med skärpa understryka, att den kontraherande transportören (redaren) genom sin friskrivning ingalunda har undandragit sig allt ansvar över huvud för vad som sker med godset efter omlastningen. Såsom i annat sammanhang har utretts (Kap. II: 5) återstår efter transportöransvarets bortfall alltjämt ett redarens ansvar i hans egenskap av transportförmedlare, ett *speditöransvar*. Detta kvarstående speditöransvar yttrar sig på flera olika sätt.

Grundläggande är till en början, att redaren måste välja en lämplig verkställande transportör för det främmande transportavsnittet och därvid tillvarata transportkundens intressen så långt möjligt. Detta hans ansvar kan klassificeras som ett typfall av ansvar för culpa in eligendo. Den utvalde transportören måste ha en rimlig standard och transportavtalet med honom skall ha ett försvarligt innehåll. Även där omlastningsklausulen — vilket är ofta förekommande — särskilt förbehåller redaren rätten att ingå transportavtal för det främmande transportavsnittet på andra och för varuhavaren sämre villkor än enligt sitt eget konossement, kan detta icke antagas innebära, att avvikelserna skulle kunna vara vilka som helst. Pretentionerna på redaren lär kunna formuleras så, att han oavsett klausulen måste uppnå det för varuhavaren mest fördelaktiga avtal som är praktiskt möjligt, där av olika skäl — t. ex. lokala förhållanden i exotiska hamnar — en rimlig minimistandard icke varit möjlig att upprätthålla.

Vidare måste redaren se till att den utvalda transportlägenheten är i tiden någorlunda gynnsam, så att godset icke blir onödigtvis fördröjt. Ytterligare åligger det redaren att övervaka att godset blir på ett skonsamt och effektivt sätt överlämnat till den följande transportören — den kontraherande transportören skall »weiterhin die ordnungsmässige Abwicklung der Umladung überwachen»[6] — samt att transportkunden får inträda i de rättigheter, som kan tillkomma redaren i hans egenskap av avtalsslutande part med den verkställande transportören (t. ex. rätten att utfå godset på den slutliga bestäm-

[5] Däremot föreligger regelmässigt friskrivning från t. ex. fortskaffningsplikten och vårdplikten. Något transportöransvar i fullständig mening för hela sträckan föreligger därför icke. Jfr däremot uttryckssättet hos förf. som Abraham s. 125 f., Schaps & Abraham s. 342 och Schlegelberger & Liesecke s. 443.

[6] Red. uttalande i Hansa 1956 s. 399—400, jfr samma tidskrift 1957 s. 2482.

melseorten).[7] För den händelse lasten kräver speciell vård (t. ex. kyllast), åligger det redaren att se till att godset av den verkställande transportören kan få en ändamålsenlig behandling och att det lämnas erforderliga instruktioner om godsvården.[8] Värdet av alla dessa tjänster beror väsentligen på de lokala förhållanden, som råder där den främmande delen av transporten äger rum.

Innehållet i speditöransvaret för den kontraherande transportören illustreras av några avgöranden i nordisk sjörättspraxis.

NJA 1952 s. 12 gör i detta hänseende anspråk på särskild uppmärksamhet. Omständigheterna i detta rättsfall var i korthet följande.

Ett svenskt oceanrederi hade åtagit sig att transportera till Porto Alegre i Brasilien två sändningar, nämligen dels några kartonger yxor och en låda rakknivar, dels en låda rakknivar. Porto Alegre ligger vid en sötvattensjö, som står i förbindelse med havet. Konossementen angav, att godset skulle på avlastarens risk omlastas i Rio Grande, en havshamn vid inloppet till routen för Porto Alegre. Vidare angavs i konossementen, att redarens ansvar upphörde, då godset lämnade fartygets lossningsanordningar i den hamn där godset lossades och varifrån det skulle föras vidare till destinationsorten. Vid framkomsten till Porto Alegre visade det sig, att vissa förpackningar brutits och att delar av innehållet stulits. Lastägarens försäkringsbolag vände sig mot oceanrederiet och begärde ersättning. Försäkringsgivarens talan lämnades utan bifall.

I målet var uppenbart, att stölderna företagits sedan godset lämnat oceanfartygets lossningsanordningar, sannolikt under inlastningen på läktare i vilka lokalredaren mottog godset vid oceanfartygets sida. Lokalredaren hade icke kontrollerat vilket gods han mottog. Denne kunde likväl inte hållas ansvarig, då han friskrivit sig från ansvar för manko. I Brasilien, som inte anslutit sig till konossementskonventionen, rådde nämligen full avtalsfrihet.

HD:s majoritet (fyra av fem ledamöter) åberopade bl. a. rederiets uppgifter om att villkoren för lokaltransporten överensstämde med vad sedan lång tid tillbaka brukade förekomma vid liknande lokaltransporter och att det inte varit möjligt att uppnå gynnsammare betingelser. Svårigheten att ernå effektiv kontroll under omlastningen var en egendomlighet, vilken existerat så lång tid man kunde minnas.

Andra sidor av den kontraherande transportörens ansvar belyses i följande avgöranden ur nordisk sjörättspraxis.

ND 1905 s. 401 (NJA 1905 A 340). Avtalet gällde en transport Rio de Janeiro—Sundsvall. I samband med omlastning i Hamburg blev godset liggande under tiden den 19 november—den 24 december 1901. Därefter hade vidaretransporten förhindrats genom uppkommet ishinder. När rede-

[7] Jfr Robert-Tissot s. 97.
[8] Vincent s. 34. Jfr Heini s. 34.

riet krävde lastemottagaren på frakten, yrkade denne kvittning för de kostnader han haft för lastens vidare befordran till den slutliga bestämmelseorten. Detta mottagarens kvittningskrav bifölls, varvid HD framhöll, att enligt handlingarna ångfartyg hade avgått från Hamburg till Sundsvall både den 5 och 17 december utan att is hindrat dessa fartyg att anlöpa bestämmelseorten. Till den kontraherande transportörens speditörplikter ansågs tydligen höra att övervaka seglationsordningen och därvid iaktta varuhavarens bästa. Med detta avgörande kan jämföras ett i *NJA 1923 s. 609* refererat köprättsligt avgörande, enligt vilket en säljare, som åtagit sig att ordna transportlägenhet, ansågs pliktig att uppmärksamt följa även omkastningar i seglationsordningen.

I *ND 1900 s. 305* (Trondhjems Sjøret) vägrade ett lokalrederi att utlämna det transporterade godset annat än mot sitt eget konossement (lokalkonossementet). Oceanrederiet instämdes och förpliktades vid vite att tillse, att mottagaren effektivt fick godset i händer. En dylik speditörplikt för den kontraherande transportören får antas bestå även i sådana fall, där denne icke har förbundit sig att utlämna godset på den slutliga bestämmelseorten utan blott på omlastningsorten (konossement av omlastningstyp).

ND 1908 s. 407 (NH). En agent i kustlinjefart (expeditör), vilken samtidigt representerade ett oceanrederi, mottog varor för transport från Bergen till Chicago. Han sände emellertid varorna från Bergen till Kristiania för omlastning med annan linje än avtalat och därifrån till New York till annan mottagare än avtalat. Expeditören-agenten ansågs ansvarig gentemot avlastaren för de extra kostnader, som föranletts av avvikelserna från fraktavtalet. Man får räkna med att avvikelser från givna instruktioner även kan medföra ett ansvar för skada, som uppkommer genom den företagna avvikelsen, jfr *NJA 1950 A 65* med karaktär av deviationsansvar.[9]

Den svenska skadeståndskommittén har i sin utredning av principalansvaret uttalat, att en bärare av förpliktelse, som överlämnat uppgiften åt en självständig företagare, förblir »skyldig att övervaka att åtgärden vidtages, och i händelse av försummelse på medhjälparens sida har att på annat sätt söka uppfylla sin förpliktelse».[10] Om detta allmänna uttalande utan precisering tillämpas på den kontraherande transportörens speditörplikter vid genomgångstransporter, kan det i sin stränghet tydligen bli i viss mån missvisande. Dessa plikter begränsas nämligen av den kontraherande transportörens praktiska möjligheter att övervaka och ingripa, vilka på grund av lokala förhållanden och branschförhållanden ej sällan är kraftigt beskurna. I den mån uttalandena endast antas röra sådana förpliktelser, vilka

[9] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 89.
[10] SOU 1964:31 s. 47 f.

icke anses kunna delegeras (i texten nämnes särskilt det anglo-amerikanska uttrycket »non-delegable duties»), behöver däremot ingen konflikt i förhållande till nu redovisade principer på transporträttens område uppkomma.

8. Den verkställande sjötransportörens ansvar

Denna sida av ansvarsproblemen vid genomgångstransporter har icke reglerats i sjölagen. I motiven nöjde man sig med att hänvisa rättstillämpningen till att söka ledning av omständigheterna i det konkreta fallet samt i eventuella kutymer.[1] Frågan ansågs icke vara mogen för lagstiftning.

Den individualistiska lösningen av den kontraherande transportörens ansvar motsvaras tydligen av en individualistisk attityd till den verkställande transportörens ansvar: hans uppträdande i det konkreta fallet liksom det konkreta avtalet spelar en avgörande roll för omfattningen av hans transportöransvar.

Problemet hur den verkställande transportören skall kopplas samman med transportavtalet hade erbjudit mycket stora svårigheter för juristerna.

Den engelska rätten med sin traditionella ovilja mot tredjemansavtal avvisar tanken på att någon kontraktsrättslig relation skulle kunna råda mellan den verkställande transportören och transportkunden, utom när den kontraherande transportören slutit avtalet med transportkunden delvis i egenskap av fullmäktig för den verkställande transportören eller den sistnämnde efteråt ratihaberat transportavtalet för sin del.[2] Systemet att ingå transportavtal »as agent for» den verkställande transportören har dock sedan genomgångskonossementens barndom använts i engelsk transporträtt, vilken därigenom anpassats efter de nya behoven.[3]

I tysk sjörätt har förutsättningarna för den verkställande transportörens indragande i avtalet varit betydligt gynnsammare med hänsyn till den väl utvecklade doktrinen om tredjemansavtal. Transportavtalet betraktas i förhållandet mellan den verkställande transportören och transportkunden som ett tredjemansavtal; transportkunden anses kunna göra gällande självständiga kontraktuella rättigheter gentemot den verkställande transportören, och denne har i och med det fak-

[1] Wikander, Sjölagsändringar s. 164.
[2] Scrutton s. 69 f.
[3] Se t. ex. Bateson i LQR (1889) s. 424.

tiska omhändertagandet av godset gentemot transportkunden åtagit sig att företa transporten på sin sträcka.[4] En ibland begagnad motivering för dylika tredjemansavtalsresonemang är transportavtalets syfte.[5]

Mera invecklat förefaller läget i fransk rätt vara. En klar utgångspunkt är där, att den kontraherande transportören ingår transportavtalet dels i egenskap av transportör med avseende på sin egen transportsträcka, dels i egenskap av »commissionaire» (speditör) för det främmande transportavsnittet.[6] Eftersom en sådan i fransk rätt — till skillnad från vad fallet är i t. ex. tysk och skandinavisk rätt — anses garantera godsets framkomst till bestämmelseorten, bär den kontraherande transportören redan härigenom ett långtgående ansvar för det främmande transportavsnittet. När den verkställande transportören samtidigt är den siste i kedjan, är han på grund av sitt avtal med den kontraherande (förste) transportören skyldig att på bestämmelseorten utlämna godset till rätt innehavare av genomgångskonossementet. Han har så att säga »blandat sig i kontraktet».[7] I övrigt anses han vanligen inte vara bunden gentemot mottagaren på andra villkor än dem, som ingår i det av honom själv utställda lokalkonossementet.[8] Transportkunden kan vända sig blott mot den kontraherande transportören.[9] Det faktum, att den verkställande transportören utan reservation mottagit godset för vidaretransport anses väl skapa en presumtion för att godset vid tidpunkten för övertagandet alltjämt var välbehållet[10] men icke grunda någon allmän kontraktsrelation mellan mottagaren och den verkställande transportören. De praktiska behoven har dock drivit fram en avvikande syn på problemet. En meningsriktning har hävdat, att den verkställande transportören skall betraktas som »substitut» åt den kontraherande, och att den taleberättigade därför på grund av reglerna om mandat kan vända sig direkt mot den verkställande transportören.[11] Enligt en av kassationsdomstolen knäsatt uppfattning blir den siste transportören ansvarig för transporten i dess helhet, så snart han (där så är

4 Så t. ex. Rusche s. 59 och 60 f. samt Gütschow s. 14.
5 Så t. ex. Esche.
6 Jauffret s. 82, Fraikin s. 125.
7 Rousserie s. 63, jfr s. 126.
8 Bosmans s. 48, Fraikin s. 126 och Marais i DMF 1949 s. 94 f.
9 Renard i Revue Dor I 1924 s. 6.
10 Se t. ex. Wildiers s. 134 i. f. och här ovan under 7.
11 Josserand nr 748 (ed. 1926). Jfr Jauffret s. 84 f.

avsett) av mottagaren inkasserat frakten för hela transporten. »Il se substitue à tous les voituriers antérieurs.»[12]

I nordisk sjörätt har utgångsläget för den verkställande transportörens juridisk-tekniska anknytning till transportavtalet varit ungefär lika gynnsamt som det nyss för tysk rätt omtalade. Den första gång frågan behandlades i nordisk doktrin, nämligen i en uppsats från 1896 av norrmannen Johanssen, byggde argumenteringen också på resonemang om tredjemansavtal. Förf. drog icke mindre än tre viktiga slutsatser, nämligen (1) att varje transportör ansvarade för hela transporten, (2) att detta skedde såsom enligt ett vanligt konossement, samt (3) att om bevisning fördes utanför konossementet för vad transportören nr 2 mottagit, konossementet utgjorde bevis för vad han lastat och i vilket tillstånd godset då befunnit sig.[13] Detta första utförliga skandinaviska försök att göra en doktrinbearbetning av genomgångskonossementets juridiska verkningar rönte emellertid snart skarp kritik från kompetent håll, nämligen av Jantzen. Denne invände, att Johanssen hade gått för långt när han antog samma ansvar för transportören nr 2 som för 1.[14] För egen del såg Jantzen snarast grundvalen för den verkställande (andre) transportörens skyldighet att utlämna godset icke i konossementet utan i den verkställande transportörens eget omhändertagande av godset för vidare transport; på detta omhändertagande kunde man grunda en förpliktelse för (den verkställande andre) transportören att också utlämna vad han mottagit.[15] Denna uppfattning överensstämmer väl med vad som förut angivits gälla för transportörer i allmänhet (redovisningsansvaret).[16] Även om man går utanför dylika begränsat transporträttsliga resonemang och föreställningar, finner man situationer, där det faktiska omhändertagandet på liknande sätt antas grunda en kontraktsrelation, t. ex. vid deposition (t. ex. förvaring av omhändertaget gods utan att dessförinnan särskilt förvaringsavtal ingåtts med ägaren) eller när det gäller rederiagents resp. kommissionärs skadeståndsansvar i förhållande till lastemottagare.[17]

En analys av den gällande svenska rättens regler om den verk-

[12] Jauffret s. 89. Jfr Fraikin s. 126.

[13] Johanssen i TfR 1896 s. 199 ff., sammanfattning s. 230 f.

[14] Jantzen i ND 1904 s. 258 f.

[15] A. a. s. 260. I ett annat hänseende menade Jantzen däremot, att Johanssen varit alltför återhållsam, se s. 261.

[16] Se ovan Kap. I:4.

[17] Se t. ex. Rodhe, Obligationsrätt § 59 vid not 86 och Lärobok s. 270 f. samt Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 71 f. Omhändertagandet av godset

ställande transportörens ansvar bör — med bortseende från vad som kan gälla enligt ev. kutymer — enligt motivens förut citerade uttalande inriktas på omständigheterna i det konkreta fallet, åtminstone typfallet. Analysen torde därvid med fördel kunna anknyta till dels den förut gjorda uppdelningen av transportlöftets element, dels typerna av transportdokument.

För att börja med redovisningsansvaret kan om detta fastslås, att detsamma icke är bundet till något på förhand bestämt subjekt utan till själva godset. Visserligen innehåller transportlöftet normalt ett mottagningserkännande, manifesterat i konossementet, men detta är i och för sig icke nödvändigt för redovisningsansvaret. Såsom förut (ovan Kap. I: 4) påvisats är nämligen den för redovisningsansvaret konstitutiva omständigheten transportörens faktiska omhändertagande av godset. Vad transportören faktiskt tagit emot skall han alltså redovisa för; det är själva omhändertagandet som individualiserar det gods som skall presteras. Med denna karaktär hos funktionen redovisningsansvar behöver man inte så mycket bekymra sig om det eventuella kontraktsförhållandet mellan å ena sidan befraktaren eller mottagaren och å andra sidan den verkställande transportören. Omhändertagandet föder ett redovisningsansvar, vem detta ansvar än må rikta sig mot. Av den starka bundenheten vid godset följer, att man för att redovisningsansvar skall uppkomma rimligen icke kan fordra att förutom godset även tillhörande transportdokument skall ha överlämnats till den verkställande transportören.

Ett äldre rättsfall, *ND 1915 s. 14* (Kristiania Sjøret), går i motsatt riktning. Fallet rör fråga om ansvar för efterföljande transportör för försummelse att uppge varorna i manifest och avisera mottagaren i tid. Han ansågs fri från ansvar på den grund, att han ej stod i kontraktsförhållande till mottagarna. Dessa skulle alltså ha hållit sig till oceantransportören, som emellertid i sina konossement hade skrivit, att vidaretransport skulle ske »at ship's expenses but at consignee's risk». I domen heter det bl. a.:

»Efter hvad det foreligger oplyst, maa det antas, at Deutsche Levante-Linie paa vanlig maate i ett saakaldt 'Auszug aus dem Connossement' med-

kan även inom järnvägsrätten tyckas vara använt som grundande en kontraktsrelation, men på grund av det järnvägsrättsliga transportavtalets principiella karaktär av realavtal kräves därutöver att fraktsedeln överlämnas. Se Nánássy s. 511 f. Omhändertagandet uppfattas också i rättslitteraturen oftast såsom nödvändigt just på grund av realavtalskaraktären hos detta kontrakt. Såsom utretts ovan under 2 har järnvägstrafikstadgan 1966 uppmjukat realavtalskaraktären, och i linje härmed ligger, att något övertagande av fraktsedeln ej längre kräves (71 §).

delte Jelølinjens agent i Hamburg opgave over de varer, som fra Deutsche Levante-Linie blev overlevert Jelølinjen till transport ved den leilighet, da de 3 fikenkasser fulgte med blandt godset, og likeledes paa vanlig maate tilstillet agenten kopier av konossementerne paa varene. Det blev imidlertid glemt at opføre på Auszug'et de 3 fikenkasser, som skulde til Harald Ohlsen & Co. Og heller ikke fik agenten kopi av konossementet paa disse. Som følge herav blev agenten uvidende om, at fikenkassene var med blandt Deutsche Levante-Linies gods, og han opførte dem derfor ikke paa det 'Manifest', som han paa vanlig maate avgav till Jelølinjens ekspeditør i Kristiania om de varer, 'Bygdø' fik med fra Hamburg. Paa 'Bygdø' la man ikke merke til, at der blandt godset fandtes noget, som ikke var opført paa manifestet. Og i Kristiania gik fikenkassene uten angivelse over i toldvæsendets verge sammen med det angivne gods.

Under de anførte omstændigheter har Jelølinjen ikke gaat ind i Deutsche Levante-Linies forpligtelser efter konossementet paa fikenkassene og man kan overhodet ikke anta, at der mellem Deutsche Levante-Linie og Jelølinjen er sluttet nogen fragtavtale om disse kasser. Mens det øvrige gods blev avgit til Jelølinjen paa formelig og ellers brukelig maate, fik Jelølinjen ingen oplysning om kassene og opdaget ikke selv, at de fulgte med. En mottagelse av gods paa anden vis stifter ingen fragtavtale.»

Med den förut i texten angivna grundsynen är detta avgörande icke förenligt. För redovisningsansvaret är enbart godsets omhändertagande konstitutivt, icke därutöver lämnande av kopior av konossementen. Med redovisningsansvaret sammanhänger skyldigheten att uppta omhändertaget gods i manifestet (notifieringen har däremot mera att göra med utlämningsansvaret). Den dogmatiska motiveringen att transportavtal icke kommit till stånd i förhållande till mottagaren blir då också överflödig.

Principen att omhändertagande av godset medför redovisningsansvar innebär ej blott att just detta gods och inte annat skall presteras till transportavtalets fullgörelse utan även — negativt — att där godset i fråga aldrig omhändertagits av vederbörande (verkställande) transportör något redovisningsansvar heller aldrig kan föreligga.

ND 1954 s. 440 (Hammerfest herredsrett). En kasse med plommon skulle transporteras från Trondheim via Hammerfest till Breivikbotn. Transhipmentklausul med friskrivning för främmande transportavsnitt fanns. Plommonkassen kom aldrig med fartyget vid avresan från Trondheim. När omlastning skedde i Hammerfest till en annan transportör, kvitterade denne senare ut en annan kasse, som innehöll förstört gods. Denne senare transportör instämdes men ansågs fri från ansvar, eftersom kassen aldrig hade kommit i hans vård. Konossementsansvar ansågs heller icke kunna komma ifråga, eftersom ett konossement icke utfärdats utan endast ett följebrev i kustfart.

Trots att ordalagen i avgörandet närmast pekar på vårdansvar (kassen sades aldrig ha kommit i den verkställande transportörens vård) angår rättsfallet just redovisningsansvaret. Ett lämpligare uttryckssätt hade därför varit, att »godset aldrig omhändertagits» av den verkställande transportören.

Ytterligare må anmärkas, att omhändertagandet av godset icke behöver innefatta någon skyldighet för den verkställande transportören att kontrollera, huruvida det verkligen är rätta kollin som överlämnas till honom. Tvärtom anses typiskt denna övervakningsplikt, såsom tidigare (ovan under 7) visats, vara lagd på den förste (kontraherande) transportören såsom ett led i dennes speditöransvar för det främmande transportavsnittet.

ND 1916 s. 225 (Kristiania sjøret). En efterföljande transportör ansågs ej vara ansvarig för att felaktigt parti tagits ombord vid omlastningen. I målet var även frågan om betydelsen av att den efterföljande transportörens agent underskrivit konossementet. Detta förhållande ansågs ej förplikta rederiet för försumliga åtgärder utförda av den tidigare transportören. I avgörandet heter det bl. a.: »Anden hjemmel for Fred. Olsens ansvar for Nordstjernen's befattning med affæren end konossementet er ikke paaberopt. Specielt kan det ikke sees, at Fred. Olsen eller hans selskap ved Holland's mottagelse i Kristiania av partiet H. L. fra Nordstjernen har paatat sig nogen befordringspligt under tilslutning eller henvisning til konossementet. Man antar derfor, at der ikke er stiftet nogen anden forpligtelse for Fred. Olsen eller hans selskap i dette tilfælde end den at befordre til Rotterdam fra Kristiania med Holland den sild, som Holland fik ombord fra Nordstjernen, nemlig H. L. Og det laa altsaa utenfor den overtagne forpligtelses ramme at paase, at partiet var identisk med det, som Nordstjernen efter sin kontrakt med avskiberen skulle føre fra Aalesund til Kristiania og derfra besørge videresendt med Holland til Rotterdam.»

När det gäller utlämningsansvaret får man skilja mellan de olika typerna av konossement för att kunna klargöra rättsverkningarna. I fråga om utlämningstypen utmärkes denna av att den förste (vanligen kontraherande) transportören alltjämt har ett utlämningsansvar gentemot lastemottagaren på bestämmelseorten. Den andre (vanligen verkställande) transportören utfärdar då normalt ett lokalkonossement med utlämningslöfte på bestämmelseorten antingen till den förste transportörens agent eller också direkt till lastemottagaren. Vid konossement av omlastningstyp är det däremot endast den andre transportören som på grund av utlämningslöftet i lokalkonossementet har ett utlämningsansvar i förhållande till mottagaren. Den förste

transportörens utlämningsansvar får m. a. o. i enlighet med Gudurmålets tolkning av sjölagen antas upphöra i och med omlastningen, alltså just såsom konossementet själv föreskriver. Vad slutligen agenttypen angår har enligt denna den kontraherande transportören normalt åtagit sig att utlämna godset blott på omlastningsorten. Den verkställande (andre) transportören svarar däremot enligt utlämningslöftet i lokalkonossementet, och utlämningslöftet däri riktar sig genom agentkonstruktionen mot befraktaren resp. lastemottagaren.

Den verkställande transportör, som avgivit sitt utlämningslöfte i ett lokalkonossement, måste naturligen vägra att på bestämmelseorten utlämna godset mot annat dokument än lokalkonossementet. Den kontraherande transportören är naturligen, oavsett typen av konossement, skyldig att sätta mottagaren i stånd att lösa ut godset. Det är här icke fråga om ansvar för att godset icke utlämnas annat än till behörig mottagare (utlämningsansvar) utan en skyldighet att möjliggöra, att rätt mottagare verkligen kommer i besittning av sitt gods — en funktion som ingår i den kontraherande transportörens kvarstående speditöransvar.

Som exempel kan anföras det ovan under 7 citerade avgörandet *ND 1900 s. 305* (Trondhjems Sjøret). Godset ifråga hade befordrats på genomgångskonossement från Minneapolis till Trondhjem med omlastning i Hamburg. Lokalrederiet vägrade att lämna ut godset annat än mot sina egna konossement. Oceanrederiet instämdes och förpliktades vid vite att tillse, att partiet utlämnades till mottagaren (genom att oceanrederiet löste konossementen och därefter utlämnade partiet mot oceankonossementet plus frakt).

Den vanliga friskrivningen i genomgångskonossement hänför sig till fortskaffningsansvaret, vårdansvaret och dröjsmålsansvaret med avseende på det främmande transportavsnittet. Dessa funktioner vilar i stället på den verkställande (andre) transportören. Är konossementet av agenttyp, är dennes motpart enligt avtalet transportkunden. Först vid konossement av omlastnings- eller utlämningstyp blir frågan om den verkställande transportörens ställning ett problem. Hans kontraktspart är nämligen den kontraherande transportören, under det att han icke direkt har avtalat något med transportkunden. Såsom nyss angivits får dock i skandinavisk sjörätt det faktiska omhändertagandet anses grunda en kontraktsrelation i förhållande till transportkunden. Detta kontraktsförhållande anses medföra obligatoriskt ansvar för det egna avsnittet av transporten, däremot ej ett inträdande i avtalet med åtföljande ansvar även för den kontraherande trans-

portörens avsnitt.[18] Någon ansvarsgemenskap såsom i järnvägsrätten existerar alltså icke mellan transportörerna.

ND 1909 s. 513 (NH). Ett lokalrederis befälhavare, som utfärdar lokalkonossement, förpliktar därmed ej rederiet till ansvar för skador som icke inträffat under den del av transporten, som befälhavaren åtagit sig. Detta antogs gälla för såvitt icke befälhavaren genom konossementsvillkoren måste anses ha övertagit ansvaret för hela transporten. Förstevoterande uttalade bl. a.: »Til avgjørelse foreligger saaledes alene det spørsmaal, om Kong Bjørn ved at overta transporten av melpartiet fra Hamburg til Kristiania ogsaa har indgaat i eller underkastet sig det ansvar, som paahviler utstederen av gjennemgangskonossementet for skade paaført ladningen, inden den mottoges av Kong Bjørn.

Jeg har ikke kunnet overbevise mig om, att gjældende retsregler medfører saadant ansvar. Efter sjøfartslovens § 142 bærer bortfragteren alene ansvaret for den beskadigelse m. v., som godset lider fra dets mottagelse til dets avlevering. Herved er selvfølgelig ment mottagelse ombord i vedkommende skib og ikke i skib, som har besørget varens tidligere overførelse til lastepladsen. Naar det paastaaes, at noget andet maa gjælde, hvor varen er under gjennemgangskonnossement, hviler denna paastand, saavidt jeg har forstaat, paa den betragtning, at den, som har overtat varens viderebefordring, eller — som han har været kaldt — transportør nr 2, maa ansees at ha indgaat i det mellem utstederen av gjennemgangskonnossementet og befragteren bestaaende retsforhold, idet det overhodet er gjort gjældende, at hvor transporten fra varens oprindelige indlastningssted til dens endelige bestemmelsested er fordelt mellem flere transportører, saa staar disse samtlige ansvarlige for ethvert avsnitt av transporten. Jeg kan imidlertid ikke se, at en saadan betragtning har nogen legal hjemmel. Jeg kan medgi, at et saadant fællesansvar muligens med føie kan opstilles, hvor den, som har paatat sig den videre frembringelse av varen, har gjort dette under uttrykkelig tilslutning eller henvisning til gjennemgangskonnossementet. Men saa er ikke forholdet i det foreliggende tilfælde. Det er vistnok paa det rene, at Kong Bjørn's fører, da han overtok at føre partiet fra Hamburg til Kristiania, var bekjendt med at varen var ankommet til Hamburg under gjennemgangskonnossement, hvilket ogsaa fremgaar derav, at der i marginen paa det av Kong Bjørn's fører, hvis eget konnossement, der intet indeholder om gjennemgangskonnossementet, ikke er paaberopt som begrundende det paastaaede ansvar, har underkastet sig nogen forpligtelse til at holde varemottagerne skadesløse, om der, inden Kong Bjørn fik nogen befatning med varen, var paaført denne en skade, som begrundet erstatningskrav mot utstederen av gjennemgangskonnossementet. Jeg bygger i det

[18] Robert-Tissot s. 100 intar motsvarande ståndpunkt med avseende på kontinental rätt.

hele min opfatning av spørsmaalet om omfanget av Kong Bjørn's ansvar derpaa, at der ikke uten særlig lovhjemmel kan paalægges bortfragteren et større ansvar end det, som følges av de almindelige regler i sjøfartsloven, av den grund at vedkommende vare er under gjennemgangstransport. Og jeg indser ikke, at om man ogsaa her vilde paaberope sig billighetshensyn, disse skulde kunne medføre, at der blev paalagt vedkommende skib et saa uberegnelig og, som i nærværende tilfælde, paa forhaand utforutselig ansvar som det, der her fra ladningsmottagernes side paastaaes. Det har under proceduren været paa det rene, at det er *ladningsmottagernes* krav, som under saken er gjort gjældende.» (Kurs. orig.)

Beträffande frågan var skadan uppkommit gäller, såsom förut (under 7) angivits, följande principer. Transportkunden måste visa, att godset har skadats medan det varit i den verkställande transportörens vård. Om kunden i stället väljer att vända sig direkt mot den kontraherande (förste) transportören, blir det däremot denne, som för att fria sig från ansvar måste visa, att skadan uppkommit före godsets mottagande för befordran över huvud eller efter det att godset överlämnats till den andre transportören för vidare transport. Den verkställande transportören är alltså i denna mening bättre ställd än den kontraherande transportören i bevishänseende. Regeln kan även uttryckas så, att skadan presumeras ha uppkommit under det att godset varit i den kontraherande transportörens vård, så snart det är outrett eller ej kan utredas, var skadan verkligen inträffade. Den angivna bevisbörderegeln rörande skadans lokalisering får i praktiken den verkan, att den verkställande transportörens ansvar mot transportkunden närmar sig ett vanligt culpaansvar, under det att den kontraherande transportören som vanligt bär ett presumtionsansvar (måste exculpera sig). Detta kan möjligen verka irrationellt men torde i själva verket vara den mest praktiska lösningen.

Se närmare de förut (under 7) anförda rättsfallen *ND 1951 s. 102* (Bergen byrett) och *ND 1954 s. 440* (Hammerfest herredsrett). Presumtionsregeln om vem som är rätt ansvarssubjekt avspeglas när det gäller kombinerade transporter i exempelvis CMR art. 2 och konventionsförslagen i CMI Containers. Man uppnår därmed fördelen, att den kontraherande transportörens eget ansvarssystem läggs till grund för avgörandet i alla indubiofall — varigenom normalt (den kontraherande antas utföra större delen av huvudtransporten) åtminstone den harmoniseringen mellan olika ansvarssystem åstadkommes, att så många fall som möjligt bedömes enligt samma regler. Se närmare nedan Kap. IV.

9. Det inbördes rättsförhållandet mellan sjötransportörerna

I och för sig finns ingenting som hindrar att två transportörer, vilka tillsammans utför en genomgångstransport, åtar sig transportöransvar för hela sträckan, alltså ej blott för sitt eget transportavsnitt. Deras ansvar är i så fall solidariskt, och regressen mellan transportörerna inbördes regleras av vanliga obligationsrättsliga grundsatser. Kan det utredas, i vems vård godset befann sig när skadan inträffade, skall den skadegörande transportören slutligen bära hela ansvaret.[1] Är det däremot ovisst, i vems vård godset befann sig vid skadetillfället, får transportörerna sinsemellan dela på skadan enligt någon norm.[2] En möjlighet är då ett slutligt ansvar pro rata parte, alltså en hälftendelning för den händelse transportörerna är blott två, men naturligare är att låta omfattningen av vars och ens prestation vara avgörande för proportioneringen.

Transportsträckans längd kan exempelvis begagnas som norm. Detta kan också ske i den smidigare formen, att vars och ens andel i den totala frakten (vari transportsträckans längd ju avspeglas) får bli bestämmande, såsom skett i CMR. Denna sistnämnda proportioneringsregel torde vara ändamålsenligast att begagna vid genomgående sjötransporter, ehuru särskilt stöd i lag härför saknas.

Av den föregående utredningen (under 5—8) framgår emellertid, att genomgångstransporter till sjöss normalt inte sker på detta sätt. Tvärtom friskriver sig den kontraherande (förste) sjötransportören så gott som alltid helt eller åtminstone nästan helt för det främmande transportavsnittet, och den verkställande (andre) transportören åtar sig transportöransvar blott för sin egen del av transporten. Detta hindrar dock icke, att den förste transportörens kvarstående speditöransvar (ovan under 7) och den andre transportörens vårdansvar kan täcka varandra och medföra solidariskt ansvar för en och samma skadehändelse. Antag att en kyllast omlastas för vidarebefordran i ett fartyg utan kylanordningar. I princip innebär detta på en gång dels att den andre transportören brister åt sin vårdplikt genom att transportera godset utan att fartyget är lastvärdigt, dels att den förste transportören brister åt sin speditörplikt att övervaka godsets lämpliga omhändertagande vid omlastningen; båda dessa förhållanden medför ersättningsskyldighet. Denna är solidarisk i förhållande till transport-

[1] Jfr Rodhe, Obligationsrätt § 55 vid not 41.
[2] Jfr t. ex. Ratz s. 434 och Robert-Tissot s. 69.

kunden. Vid uppgörelse mellan redarna lär, med hänsyn till att båda begått »fel» och någon fortskaffning därvid icke ägt rum, praktiskt taget endast en hälftendelning kunna komma ifråga.

Det är uppenbart, att det för ansvarets slutliga placering spelar den allra största roll, huruvida vederbörande transportör kan visa, att skadan uppkommit medan godset varit i den andre transportörens vård. En metod för den förste transportören att säkerställa bevisning om godsets tillstånd vid överlämnandet till den andre transportören är naturligtvis, att denne på ett konossementsexemplar får (själv, genom befälhavaren eller en agent) signera en påstämpling att »ovanstående kollin mottagits i god ordning och i skick som ovan». Så sker också delvis i praktiken.

Ett dylikt förfarande har exempelvis anbefallts i brev från AB Broströms Juridiska Avdelning till AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet den 10 november 1961. Den i vederbörlig ordning undertecknade påstämplingen rekommenderas där få följande lydelse:

(19)

»The above goods transhipped at ... to ... m/s ... on the same terms as per this B/L. Place and date of signing: ... Signed for the master of on-carrying vessel by: ...»

Om någon av transportörerna vid godsets mottagande upptäcker skada, bör han naturligtvis genast reklamera och genom besiktning eller på liknande sätt sörja för bevisning om att skadan uppkommit innan han fått godset i sin vård.

10. Den individualiserande lösningen i den okodifierade biltransporträtten

För inrikes biltransporter saknas i Sverige lagregler. Man är alltså hänvisad till att uppställa rättsregler med ledning av allmänna avtalsrättsliga, skadeståndsrättsliga och transporträttsliga regler liksom handelsbruk och annan sedvänja. Initiativet till rättsbildningen har helt lämnats åt parterna, och flera normgivande standardavtal dominerar marknaden.[1]

Det skulle knappast stämma med den rättsteknik, som svenska domstolar följer, om man som modell valde någon av de olika genom lagstiftarens ingripande genomförda standardiserade lösningarna (ovan 2—4). Det ligger närmare till hands att i brist på lagstadganden falla tillbaka på avtalsinnehållet på samma sätt som sker i sjörättens individualistiska system. För denna lösning talar även, att sjörättens regler

[1] Se om detta rättstillstånd Grönfors i NFT 1963 s. 249 ff.

står närmare allmänna obligationsrättsliga principer än järnvägsrättens och lufträttens för ifrågavarande områden särskilt anpassade lösningar.[2] En sådan anordning som järnvägarnas ansvarsgemenskap lär icke kunna analogivis överföras på landsvägstransporterna blott därför att en fraktsedel med järnvägsfraktsedeln som modell används även i biltransportsammanhang eller därför att standardvillkoren i en del avseenden haft järnvägsreglerna som förebild.

Till vilka resultat man kommer vid en rättslig bedömning av hithörande situationer kan illustreras med ett konkret exempel. ASG antas ha ingått ett transportavtal med avsändaren om befordran av gods från A till C över B. Det är mellan parterna från början avsett, att ASG själv skall utföra första delen av transporten (A—B) varefter godset i B skall omlastas till en av Bilspeditions åkare för vidarebefordran till C. Fraktsedeln, som utställts av ASG, innehåller en hänvisning till ASG:s allmänna befordringsvillkor.

ASG:s i fraktsedeln manifesterade transportlöfte omfattar tydligen hela sträckan från A till C.[3] I ASG:s villkor ingår en särskild omlastningsklausul, enligt vilken ASG har förbehållit sig rätten att överlämna godset till järnväg eller bilföretag att enligt direkt transportavtal med detta företag framföras till den i dokumentet angivna slutliga bestämmelseorten.[4] Fraktsedeln motsvarar därför till sin typ det konossement, som förut benämnts omlastningstypen.[5] ASG:s ursprungliga transportöransvar för hela sträckan uttunnas i överensstämmelse med vad fallet är enligt dessa konossement till ett speditöransvar med avseende på det främmande transportavsnittet.

11. Luckor i ansvarskedjan

Det normala arrangemanget av ansvaret vid genomgångstransporter till sjöss innebär, såsom framgår av det hittills sagda, att å ena sidan

[2] Grönfors, Allmän transporträtt s. 92 och samme förf. i Huvudlinjer s. 106. Ratz s. 571 åberopar, för det fall att järnvägsfördraget ej är tillämpligt, »die allgemeinen Grundsätze des internationalen Handelsrechts über durchgehenden Frachtverkehr». Vad detta vaga uttryck mera precist innebär har emellertid aldrig utretts.

[3] Jfr uttalande i danskt bet. nr 319 s. 45: »Efter gjældende dansk ret må det i øvrigt... bero på fortolkning af fragtaftalen, om den fragtfører, som har sluttet aftalen med afsenderen, har påtaget sig ansvaret for hele befordringen...»

[4] Se ang. denna klausuls verkan vid enbart klausulreglerade genomgångstransporter nedan under 12.

[5] Se ovan under 6.

parterna undviker att flera transportörer bär ansvar för samma del av transporten men å andra sidan lagstiftaren eftersträvar, att det skall finnas en transportör som bär ansvar för varje särskilt led. För att ett sådant system skall fungera friktionsfritt förutsättes, att någon lucka icke uppstår mellan de i transporten deltagande transportörerna. I den hittillsvarande diskussionen har också hela tiden förutsatts, att den förste transportören avlämnar godset effektivt i den andre transportörens vård vid omlastningen.

Så går det nu inte alltid till i praktiken. Det är ingalunda ovanligt att den förste transportören lossar godset på omlastningsorten, varefter godset upplägges några dagar eller t. o. m. längre tid i magasin (skjul) eller på kaj i väntan på omhändertagande genom den andre transportören. Det händer också, att i dylika fall ingen tally från den förste transportörens sida förekommer utan blott en allmän kontroll av lossningsoperationerna. Vid godsets framkomst till den slutliga bestämmelseorten visar det sig sedan, att vissa kollin skadats eller förkommit. Fråga uppkommer då, vem som kan hållas ansvarig därför. Diskussionen skall här föras utifrån antagandet, att det rör sig om en genomgångstransport till sjöss, men motsvarande problem kan naturligtvis uppstå inom andra transportgrenar.

Såsom i det föregående klarlagts har den förste transportören genom en transhipmentklausul begränsat sitt vårdansvar — den del av transportöransvaret som i förevarande situation särskilt blir aktuell — till det egna transportavsnittet. Dessutom har han vanligen genom en period of liability-klausul friskrivit sig från vårdansvaret före lastningen och efter lossningen. Denna friskrivning är, såsom tidigare utretts, fullt tillåten. Den andre transportörens vårdansvar börjar först när han omhändertagit godset. Därför uppkommer en lucka i vårdansvaret mellan avslutandet av den förste transportörens lossning och påbörjandet av den andre transportörens omhändertagande av godset för vidaretransport. Önskvärdheten av ett sammanhängande ansvar från avsändningsorten till den slutliga mottagningsorten motiverar att man på något sätt fyller luckan.[1] Samma synpunkt gör sig gällande i fråga om tiden mellan godsets lossning på den slutliga bestämmelseorten och mottagarens effektiva omhändertagande av godset.

I fall där den förste redaren utför omlastningen genom sin egen omlastningsavdelning ligger det nära till hands att anse honom ansvarig

[1]Rominstitutets förslag till konvention om genomgångstransporter söker tillmötesgå denna synpunkt genom att ålägga mellanhänderna samma ansvar som transportörerna. Se texten nedan Kap. IV:9. Jfr Robert-Tissot s. 70.

för godsvården även efter lossningstidpunkten, visserligen inte som transportör men som arbetsgivare till lands för omlastningspersonalen.[2] Antagligen faller man därvid i svensk rätt tillbaka på allmänna rättsregler om deposition, och rederiet kan då — förutsatt att transportöransvaret med sin summamässiga begränsning icke har avtalsvis utsträckts till att omfatta terminalperioderna — icke åberopa sig på de sjörättsliga ansvarsbegränsningar som konossementsklausulerna medför.[3]

Där den förste redaren ej själv utför omlastningen utan denna företas av någon självständig organisation, t. ex. ett godsemottagningsföretag eller packhuskarlslag, har man möjlighet att ådra den förste redaren ansvar genom en extension av lossningsansvaret. Så sker ju i viss, låt vara ringa, mån vid lossning på bestämmelseorten med motivering, att ändamålet med transporten icke får äventyras (HD i NJA 1951 s. 130).[4] Denna synpunkt har än större bärkraft vid omlastning. Tanken är, annorlunda uttryckt, att transportören måste s. a. s. se ett steg framåt i godshanteringskedjan för att övertyga sig om att godset verkligen blir omhändertaget på avsett sätt och icke lämnat vind för våg.[5] Hur långt denna tanke kan användas som medel att extendera lossningsansvaret är emellertid ovisst; när det gäller lossning på den slutliga bestämmelseorten är tillämpningen av synpunkten i svensk rättspraxis i varje fall snävt begränsad.[6] Till att hänföra skadan under den förste transportörens ansvarsperiod bidrar dock även den förut (under 7) angivna bevisregeln, enligt vilken den kontraherande (förste) transportören måste visa, att skadan uppkommit före det att godset omhändertagits eller efter det att godset kommit ur hans vård.

Övervakningen vid omlastningen kan såsom ansvarsgrundande synpunkt fasthållas även utan att lossningsansvaret utsträckes, nämligen inom ramen för det speditöransvar, som trots den normalt förekommande friskrivningen alltjämt åvilar den förste transportören (ovan under 7). Men ansvaret innebär i så fall icke något eget vårdansvar utan blott dels ett ansvar för utväljandet (culpa in eligendo) av lämplig självständig organisation att omhänderta godset, dels en övervakning av att omhändertagandet av godset verkligen sker i rätt tid och på rätt sätt. Det blir därför åtskilliga vårdskador, som ej kommer

[2] Jfr Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 27.
[3] Jfr a.st.
[4] Se närmare analysen i a.a. s. 21 ff.
[5] A. a. s. 21 i. f.
[6] NJA 1956 s. 274 och därtill analysen i a.a. s. 21 ff.

att drabba den förste transportören, t. ex. skada på grund av bristande bevakning efter godsets uppläggning på rätt sätt. För transportkunden kvarstår vad beträffar skadeståndsansvaret i sådant fall blott möjligheten att vända sig direkt mot den självständiga organisationen för att få ersättning. Därvid måste man räkna med att i åtskilliga lägen rekvisiten för att denne skall bli ansvarig mot transportkunden kan brista i ett eller annat avseende.[7] En lucka i ansvaret föreligger därmed, låt vara att transportkunden ofta nog kan täcka och praktiskt också täcker denna risk genom en varuförsäkring.

12. Enbart klausulreglerade genomgångstransporter

Undersökningen i detta kapitel har hittills avsett blott särskilt avtalade genomgångstransporter. Det återstår att klarlägga, vilka principer som gäller för enbart klausulreglerade genomgångstransporter.

Vad beträffar sjötransporter har redan tidigare (under Kap. II : 9) utretts, att omlastningsklausuler verkar ansvarsbefriande i mycket betydande omfattning. Till denna tidigare framställning hänvisas härmed. En huvudfråga blir tydligen, i vad mån verkställandet av transporten skall tillerkännas samma verkan för kvalificeringen som rätt gäldenär vid land- och lufttransporter.

Vad då först järnvägsrätten beträffar medför den där förekommande ansvarsgemenskapen, till vilken motsvarighet saknas på övriga transporträttsområden, att en väsentlig förutsättning för analogisk tillämpning av sjörättsliga principer bortfallit. Även om den järnvägsrättsliga regleringen av genomgångstransporter egentligen har i sikte särskilt avtalade sådana, bör en senare av olika skäl företagen omlastning till annan järnväg icke verka annorlunda. Mottagandet av järnvägsfraktsedeln och av godset utan föregående avtalad sammanhängande transport bör tvärtom konsekvent medföra alldeles samma resultat, som om transporten varit särskilt avtalad och därmed ansedd såsom sammanhängande. Järnvägsrättens egen reglering blir då åtminstone analogiskt tillämplig på omlastningssituationen.[1] Det för ansvarsgemenskapen konstitutiva momentet, nämligen det faktiska omhändertagandet av godset och fraktsedeln, är ju för övrigt lika tjänligt i omlastningsfallen som när det gäller särskilt avtalade genomgångstransporter.

[7] Här må hänvisas till den utförliga redogörelsen i a.a.

[1] Jfr svenska motivuttalanden i Flodin & Wikander s. 255.

Regleringen av genomgångstransporter med flyg avser transporter, som parterna anser utgöra en enhet men som skall utföras av flera transportörer efter varandra (Warszawakonventionen art. 30 och luftbefordringslagen 30 § resp. luftfartslagen 9 kap. 30 §). Denna enhetlighet i transporten måste antas föreligga redan i avsändningsögonblicket.[2] Regleringen får med denna uppfattning sitt direkta tillämpningsområde begränsat till de särskilt avtalade genomgångstransporterna.[3]

Hur skall i detta läge omlastningsfallet bedömas? Drion har menat, att den verkställande transportören i sådant fall agerar endast i egenskap av den kontraherande transportörens »folk i tjänsten», varför det från transportkundens synpunkt i sådant fall alltjämt skulle vara fråga om en enhetlig transport utförd av en enda transportör.[4] Denna argumentation kan innebära en petitio principii därigenom, att den först kvalificerar den verkställande transportören som underordnad medhjälpare och därefter drar slutsatser härav; tvärtom är det ju svaret på kvalifikationsfrågan som sökes och skall underbyggas med argument. Vidare strider argumenteringen mot det faktum, att transportörer, som utför en del av huvudtransporten, icke brukar kvalificeras som underordnade medhjälpare (ovan Kap. II: 4). Det är också typiskt, att den kontraherande transportören praktiskt måste respektera den verkställande transportörens självständighet i fråga om det närmare genomförandet av hans del av transporten.

I omlastningsfall måste därför föreligga ett slags underbortfraktning på samma sätt som omlastningssituationen i sjörätten framstår som något med underbortfraktning besläktat. Därmed uppkommer frågan, huruvida de sjörättsliga principerna kan överföras till lufträtten. Mot en sådan lösning talar emellertid åtskilliga skäl. Sjörättens regler är fartygscentrerade (ovan Inledning och Kap. I: 11) på ett sätt som saknar motsvarighet i lufträtten, och även konossementet som sjörättens nyckeldokument avviker genom sitt särskilda uppgiftsansvar från flygfraktsedeln. Förutsättningarna för reglerna är därför så väsentligt annorlunda, att en analogi icke ter sig motiverad.

Pourcelet har, synbarligen på huvudsakligen likartade grunder, i polemik mot Drion hävdat, att situationen täcks av ordalagen i Guadalajarakonventionen rörande transport som verkställes av annan än

[2] Jfr t. ex. Pourcelet s. 30 och Shawcross & Beaumont s. 410.

[3] Jfr Wikander, Luftbefordringslagen s. 58, och Autere i FJFT 1966 s. 24 not 27.

[4] Drion nr 122 (s. 139).

den kontraherande transportören.[5] Detta må i och för sig låta bestickande. Svagheten med argumentet skulle emellertid kunna sägas vara, att konventionens tillkomst avsåg att lösa ansvarsproblemet vid flygcharteravtal, under det att däremot den rena omlastningssituationen icke synes ha varit vad upphovsmännen hade i sikte. Men denna invändning torde ej vara alldeles träffande, ty bortsett från konventionsarbetets snävare rubricering (»Hire, charter and interchange of aircraft») sökte man synbarligen reglera samtliga fall av befordringsavtal mellan två flygtransportörer, oavsett hur avtalssituationen uppkommit (genom charteravtal eller av annan anledning). Under förarbetena talades också en del om »reconsignment of goods», utan att skälet till omlastningen närmare drogs fram i ljuset. Från uttalanden under förarbetena framskymtar den åsikten, att man önskade täcka in alla fall där den kontraherande flygtransportören funnit sig föranlåten att låta en annan flygtransportör överta befordringen, helt eller delvis.[6] För den händelse omlastningssituationen ändock anses ligga närmare de särskilt avtalade genomgångstransporterna kan det förefalla naturligare att stödja sig på Warszawakonventionens reglering av dessa (art. 30).[7] Och denna konventions bestämmelser har onekligen klart avsetts att gripa över Guadalajarakonventionen.[8] Bygger man sålunda på principerna i Warszawakonventionen, skulle lösningen bli, att den kontraherande transportören trots omlastningen alltjämt — och i olikhet mot vad fallet är i sjörätten — enligt sitt ursprungliga transportlöfte är ansvarig för transporten i dess helhet, under det att den verkställande transportören i och med godsets övertagande och i överensstämmelse med sitt transportlöfte ansvarar men endast för sin del av transporten. Under den senare delen av transporten skulle alltså både den kontraherande och den verkställande transportörens ansvar löpa parallellt. Denna lösning överensstämmer i fråga om resultatet med Guadalajarakonventionen art. 2. Frågan, huruvida lösningen bygger på en tolkning av Warszawakonventionen eller utgör en till-

[5] Pourcelet s. 31.

[6] Hovrättspresidenten Karl Sidenbladh, vilken själv medverkat som svensk delegat i förarbetena, har välvilligt gjort mig uppmärksam på följande belägg till stöd för den nu skisserade uppfattningen, nämligen ICAO Doc 8137-LC/147-2 s. 30 och 147-1 s. 65 ff., 155 f., samt ICAO Doc 8301-LC/149-1 s. 92 ff., där norrmannen Stabel talar om »the occasional carrier» (s. 97), och 129 (uttalande av amerikanen Boyle). Jfr även Kahn-Freund s. 764.

[7] Jfr Shawcross & Beaumont s. 412 med där anf. rättsfall.

[8] Jfr McNair s. 175.

lämpning av Guadalajarakonventionen, blir därför till slut av enbart rubriceringstekniskt intresse.[9]

I ASG:s biltransportvillkor ingår en generell omlastningsklausul, som nära överensstämmer med vanligen förekommande omlastningsklausuler inom sjörätten.

Omlastningsklausulen i ASG:s nu gällande (från januari 1967) ansvars- och befordringsbestämmelser lyder sålunda:

(20)

»§ 2. ASG åtager sig att omhänderha och låta transportera anförtrott gods på ett för uppdragsgivaren ändamålsenligt sätt, dock utan garanti för viss bestämd framkomsttid. För såvitt icke avsändaren i transporthandling eller annorledes skriftligen begärt att visst transportmedel skall anlitas, äger ASG rätt att anlita det transportmedel som ASG finner böra ifrågakomma.

Om ASG icke låter befordra godset fram till bestämmelseorten i sin egen samlastningstrafik, äger ASG rätt att överlämna det till annat transportföretag för att enligt befordringsavtal med detta företag framföras till den av avsändaren i transporthandling eller annorledes skriftligen angivna bestämmelseorten eller till den närmaste plats som betjänas av transportföretaget ifråga.»

Även här uppkommer frågan, huruvida klausulens verkan skall bedömas enligt mönster från sjörätten. Antag att ASG åtagit sig transporten från A till C och enbart med stöd av omlastningsklausulen överlämnar godset för vidare transport i Bilspeditions vård vid B. Resultatet skulle med stöd av en analogi från Gudurfallet[10] bli, att Bilspedition såsom verkställande skulle bära transportöransvaret för sträckan B—C med motsvarande befrielse av ASG från detta ansvar. Men verkan av klausulen kunde också i vissa lägen bli, att ASG icke befriades från sitt transportöransvar avseende hela sträckan, nämligen när olägenheter visar sig uppkomma, som är »så stötande, att bortfraktaren kan befinnas böra svara för godset utan hinder av friskrivningsklausul».[11] Så länge avtalsfrihet principiellt råder på detta område, lär man också ha viss täckning för att godta angivna resultat. Men även utan införande av ett tvingande transportöransvar torde det finnas möjlighet att »tolka» klausulen så, att omlastning visserligen icke innebär kontraktsbrott men ändock icke befriar ASG från ansvar för transporten i dess helhet i enlighet med det ursprungliga transportlöftet. Ej heller vid införande av tvingande ansvar för biltransportörer synes en analogi från sjörätten vara träffande, så länge

[9] Jfr dock Shawcross & Beaumont s. 423.
[10] NJA 1962 s. 159.
[11] HD:s majoritet i nämnda rättsfall. Jfr Grönfors i NFT 1963 s. 259.

där saknas en motsvarighet till stadgandet i sjölagen 123 §. Det saknas också motsvarighet till fartygscentreringen inom sjörätten, så långt denna ännu påverkar utformningen av sjörättsliga regler. Åtskilliga skäl talar därför till förmån för uppfattningen, att den förste biltransportörens ansvar alltjämt skall anses bestå vid omlastning enbart med stöd av en generell omlastningsklausul.

KAPITEL IV

TRANSPORTÖRANSVARET VID KOMBINERADE TRANSPORTER

1. Inledning

De i närmast föregående kapitel behandlade problemen om transportöransvaret vid genomgångstransporter möter även vid kombinerade transporter. Med denna term avses, såsom angivits redan i inledningen till föreliggande arbete, sådana fall av successiva transporter, då man kombinerar transportmedel av olika slag, exempelvis järnväg och fartyg, till en sammanhängande transport.[1] Själva benämningen kombinerade transporter förekommer i både svenska lagmotiv[2] och utländsk rätt,[3] där man dock numera kanske oftare finner termen blandad transport.[4]

Det räcker emellertid icke att beträffande de kombinerade transporterna hänvisa till de ansvarsprinciper, vilka utretts i fråga om genomgångstransporterna. Just den omständigheten, att transporten genomföres med transportmedel av olika slag, medför nämligen ytterligare en viktig och svårlöst juridisk komplikation. Reglerna om transpor-

[1] Utanför faller alltså sådana fall, där man genom en ny teknisk lösning har lyckats få ett och samma transportmedel att kunna användas på flera olika transportmedels normala trafikområden. En svävare kan som bekant färdas över både land och vatten. En dylik förening av flera transportmedels funktioner i en och samma uppfinning ger onekligen upphov till särskilda juridiska problem. Se t. ex. Lødrup, Hovercraft — fågel eller fisk? Ett dråpligt svenskt försök att prestera en tekniskt enhetlig lösning på kombinationen land-vatten var Carl Jacob Magnells »lokomotivbåt» Svanen, vilken i början av 1890-talet trafikerade Viskan i Boråstrakten och vid Ålgårdsfallet övergick från båt till ånglok på räls. Senare och ända fram till 1939 gick hon i Danmark sträckan Furesö—Fiskebäck med lokdrift över Farumsönäset. En utförlig beskrivning har lämnats av Anderson i Årsbok från Borås och De Sju Häradernas Kulturhistoriska Förening 1967.

[2] Wikander, Luftbefordringslagen s. 59.

[3] Eng. combined transports, fr. transports combinés, ty. kombinierte Transporte (kombinierter Verkehr).

[4] Fr. transports mixtes, ty. gemischte Beförderung (används t. ex. i det internationella järnvägsfördraget).

töransvar har delvis ganska olika utformning vid land-, sjö- och luft-transporter. En förklaring härtill är, att rättsreglerna för dessa olika transportsätt har tillkommit på olika sätt och vid olika tidpunkter.[5] En annan förklaring är, att godshantering och andra transporttekniska omständigheter liksom konkurrenssituationen verkligen i åtskilliga avseenden skiljer sig åt och motiverar vissa olikheter i ansvarets utformning. Samtidigt är det uppenbart att de obestridliga likheterna och sambandet mellan de olika grenarna inom transportväsendet måste antas göra det önskvärt med långtgående överensstämmelse och inre sammanhållning mellan systemen.

Ett sätt att undgå de rättsliga samordningsproblemen är naturligtvis, att varje samverkande transportör i kedjan åtar sig transportöransvar endast för sitt eget transportavsnitt och i fråga om det främmande transportavsnittet på sin höjd ett ansvar såsom speditör. I fråga om genomgångstransporter har detta redan befunnits vara en praktisk avtalsmodell.[6] Lösningen förekommer även när det gäller kombinerade transporter.

Sålunda har kombinerade transporter mellan Sverige och Canada sedan åtskilliga år bedrivits i form av långtgående friskrivning för det främmande transportavsnittet. Följande klausuler må här anföras:

(21)

»It is agreed that each of the carriers on the route shall be responsible only for the goods whilst same are in its own personal custody. The arrangements for through carriage are made for the convenience of shippers, and the responsibility of each carrier with regard to the carriage and storage by other means than its own vessels or other vehicles or stores or Railway Lines is to be that of forwarding agent only, and any claim for loss, damage or delay must be made only against the person or company in whose custody the goods actually were at the time when the loss, damage or delay was caused or arose.»

(Canadian Pacific Railway Company etc., Westbound Through Bill of Lading.)

(22)

»It is agreed that in case of any loss, detriment, or damage done to or sustained by any of the property herein receipted for during such transportation, whereby any legal liability or responsibility shall or may be incurred, that Company alone shall be held answerable therefor in whose actual custody the same may be at the time of the happening of such loss, detriment, or damage, . . .»

(Canadian National Railways, Through Bill of Lading.)

[5] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 11 f.

[6] Se ovan Kap. III:6.

Av flera skäl, t. ex. kundönskemålet att ha en huvudtransportör att hålla sig till, synes man emellertid i allt större utsträckning gå över till att en transportör åtar sig transportöransvar även för främmande transportavsnitt. Härmed uppkommer en mängd ansvarsproblem. Förutsatt att alltså någon giltig friskrivning icke har gjorts, skall transportören i fråga om det främmande transportavsnittet vara underkastad dettas från hans artegna regler avvikande ansvar? Eller skall hans artegna ansvarsregler gälla även hans ansvar för det främmande transportavsnittet? Kanske skall man kombinera de båda ansvarssystemen och därmed åstadkomma en kompromiss? Eller bör man tillgripa för båda transportsätten främmande — låt vara eventuellt närliggande — och i den meningen neutrala regler?[7]

Att finna funktionsdugliga lösningar erbjuder betydande svårigheter. När kombinerade transporter under 1800-talets senare del började uppträda i nämnvärd omfattning, var det därför naturligt, att man till en början sökte kringgå svårigheterna genom att juridiskt konstruera befordringen som flera separata transporter, var och en med sitt transportavtal och underkastad sina vanliga regler om transportöransvar. En metod att uppnå detta resultat var att anlita en speditör, vilken åtog sig att sköta omlastningen i skarven mellan två olika transportmedel och i samband därmed sluta avtal om godsets vidare befordran.[8] En annan metod var, att — särskilt om den ena delen av transporten var så pass kort att den snarast hade karaktär av accessorisk transport — befraktaren själv utförde en del av transporten med

[7] I Sjölagskommitténs förhandlingar 1921 formulerade justitierådet Algot Bagge de mötande problemen på följande sätt (s. 96): »Vi övergå härefter till själva huvudspörsmålet, nämligen den rättsliga regleringen av genomgångskonossementet. Detta spörsmål innefattar bland annat besvarandet av frågorna, huruvida genomgående konossement bör kunna utfärdas för transport av gods jämväl till lands och i så fall såväl då landtransporten infaller i början av transporten som även under vägen eller i slutet; huruvida järnväg bör kunna utfärda sådant genomgångskonossement; huruvida, om landtransport ingår, denna transport bör bedömas efter sjölagens eller landtransporträttens regler; samt huruvida den första eller måhända den sista transportören principiellt bör ansvara för hela transporten eller om envar transportör bör svara för sin transport.»

[8] Jfr Bagge i RabelsZ 1936 s. 474. Det numera förekommande särskilda speditörsdokumentet FCT har i överensstämmelse med det sagda beskrivits som »det handtag, i vilket man bekvämt skall kunna hålla knippet av samtliga underliggande konossement och andra frakthandlingar. Särskilt vid kombinerade transporter, där frakthandlingar av olika slag förekommer sida vid sida, blir detta ändamål viktigt». Grönfors & Hagberg s. 64.

eget transportmedel och avlämnade resp. mottog godset vid omlastningspunkten för vidare befordran.[9] Vad som närmast borde ha lösts som en kombinerad transport klarade man på så sätt av mycket enkelt. I båda dessa fall förblir de olika transporterna i kedjan separata, och situationerna faller därför utanför undersökningsområdet.

Ett tidigt försök till svenska kombinerade transporter, grundat på principen om separata avtal ehuru frakten bestämts enligt en enhetlig taxa, utgör viss godssamtrafik mellan Ostasiatiska kompaniet (ASOK) och SJ. Bakom arrangemanget stod ett särskilt godssamtrafikavtal mellan nämnda företag.

Detta avtal, vilket är daterat den 3 jan. 1911 och för ASOK:s del undertecknat av Dan Broström, innehåller bl. a. följande:

»*§ 5.* 1. För transporten å järnvägarna skola gälla i tillämpliga delar de för trafiken å Statens järnvägar gällande reglementariska bestämmelserna och ordningsreglerna.

2. För befordringen å bolagens fartyg gälla de å bolagens konossement avgivna bestämmelserna.

3. Taxan skall dessutom innehålla eventuellt erforderliga befordringsbestämmelser rörande såväl järnvägs- som sjötransporten.

§ 6. 1. De svenska järnvägarna ansvara för godset från detsammas mottagande å avsändningsstationen och intill dess detsamma i Göteborg överlämnats till ångbåtsbolagen. Från den tidpunkt, då godset överlämnats till ångbåtsbolagen ansvara dessa för godsets vidare behandling och befordring i den utsträckning som i taxan samt i konossementen angives. För gods som avlämnas till befordring i Göteborg ansvara bolagen ensamma.

3. Godset anses vara överlämnat till ångbåtsbolagen, sedan detsamma, om det försänts såsom styckegods, upplagts vid Göteborgs Stats- eller Bergslagsbanestation, och om det försänts såsom vagnslastgods, sedan detsamma ankommit till Statens hamnbanestation, allt under förutsättning att till bolagens kontor i vederbörlig ordning avlämnats underrättelse om godsets ankomst och först sedan den i Statens järnvägars taxa föreskrivna avhämtnings- eller lossningsfristen tilländalupit.

§ 9. 1. Gods som inlämnats till befordring å järnvägsstation skall vid avlämnandet vara åtföljt av en av godsavsändaren utskriven fraktsedel enligt för järnvägstransporter inom Sverige fastställt formulär. —

2. Med ledning av fraktsedeln — — — utfärdar bolagets kontor i Göteborg konossement i det antal exemplar, avsändaren önskar. Av konosse-

[9] Denna senare modell begagnades exempelvis vid omlastning mellan järnväg och kanal i Räppe (invid Växjö) från 1870-talet ända fram till det andra världskriget. Järnvägen hade byggt kanalen, men industrierna kring denna vattenväg fraktade varorna på egna pråmar till resp. från omlastningspunkten, där järnvägen mottog resp. avlämnade godset.

menten skall ett exemplar åtfölja godset och skola de övriga exemplaren omedelbart tillställas avsändaren.»

Systemet beskrevs i Löfstrand, Handelslära för högre handelsläroverk (3. uppl. 1920) s. 55, på följande sätt: »För att underlätta utförseln av svenska varor har utarbetats en taxa för direkt expedition från ett större antal svenska järnvägsstationer till en del hamnplatser i Ostasien. Transporter enligt denna taxa ledas över Göteborg och utföras därifrån med Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniets båtar i samtrafik med Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni i Köpenhamn. Taxan gäller endast för försändelser från Sverige och avser endast paketgods samt fraktgods av sådana varuslag, som finnas upptagna i den i taxan intagna godsindelningen. Godset upptages å en vanlig svensk fraktsedel, utställd direkt till någon av de i taxan upptagna hamnarna. Som mottagare skall i fraktsedeln angivas Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg f. v. b. till viss person, till order eller till order specifikation. Fraktsedel, som är ställd f. v. b. till order, får icke upptaga gods till mer än en mottagare. Adresseringen order specifikation avser att göra det möjligt för en godsavsändare, som samtidigt avsänder flera mindre partier, vilka tillsammans utgöra minst en vagnslast, till olika mottagare, att komma i åtnjutande av de billigare vagnslastgodstarifferna. Frakten för hela transportsträckan skall betalas vid godsets avlämnande på avsändningsstationen. De för sjötransporten erforderliga konnossementen utfärdas med ledning av fraktsedelsuppgifterna av ångbåtskontoret i Göteborg i det antal exemplar, avsändaren begärt genom anteckning på fraktsedeln. Av konnossementen åtföljer ett exemplar godset; det eller de övriga tillställas avsändaren direkt pr post av ångbåtskontoret.»

Det sålunda beskrivna systemet måste anses innebära en mycket försiktig metod att inom ramen för gällande rättsregler söka lösa de kombinerade transporternas problem. Samtidigt förekom emellertid i Tyskland ett mycket avancerat lösningsförsök, vilket Bagge omtalar i Sjölagskommitténs förhandlingar 1921 (s. 92 f.) i följande ordalag: »En annan form av kombinerad land- och sjötransport påpekade direktör Gross i Hamburg-Amerikalinjen, vilken jag besökte på väg till Haagkonferensen. Han visade ett genomgångskonossement, undertecknat av Hamburg-Amerikalinjen, men börjande med en landtransport. Godset var mottaget i en stad inom Tyskland för transport till Hamburg, därifrån utskeppning skulle ske. Det var alltså ett slags received for shipment-konossement, som samtidigt var ett genomgångskonossement.» Uttalandet har citerats i CMI Containers 3 s. 34. Hur avancerat systemet verkligen var framgår av ett yttrande längre fram i förhandlingarna (s. 101 f.) av Krogius: »Jag vill tillägga, att under den svåraste konkurrensperioden mellan de särskilda Atlanterlinjerna utverkade Hamburg-Amerikalinjen hos ett större assuranskonsortium, att detta åtog sig försäkring av alla varor mot 'all risks', så att, när varan kom fram, köparen hade garanti för att han fick betalt direkt av assuransbolaget för alla fel och allt manko på basis av besiktning i destinationsorten. Sedan

utverkade även andra linjer samma försäkringsvillkor.» Det har sitt intresse att Krogius därefter såsom sin egen värdering tillägger orden: »Jag tror, att det är svårt att få sådana villkor nu och i framtiden, och jag vill säga, att de ju äro osunda.»

Mellan de två nu presenterade exemplen på ytterlighetslösningar finns en hel serie av sinsemellan olika nyanserade lösningsmöjligheter. Det blir huvuduppgiften för detta kapitel att angiva och närmare belysa desamma.

Planen för framställningen i detta kapitel är följande. För att undersöka, hur vidsträckt ramen är inom vilken man kan välja mellan olika lösningsmöjligheter, undersökes först det inbördes förhållandet mellan sjörätt, landrätt och lufträtt (2). Härefter skisseras fem principiella lösningsmöjligheter (3) och sedan undersöks dessa närmare var för sig (4—8). Möjligheter att kombinera olika typlösningar uppmärksammas därefter (9). Efter särskilda anmärkningar om kombinerade transporter av enhetshanterat gods (10) och om luckor i ansvarskedjan (11), avslutas framställningen med ett avsnitt om enbart klausulreglerade kombinerade transporter (12).

2. Sjörätt, landrätt och lufträtt

Sjörätten har sedan gammalt utvecklats vid sidan om den allmänna privaträtten och sammanhållits såsom ett speciellt rättsområde, *jus speciale*. Åtskilligt har skrivits om sjörättens s. k. partikularism samt för- och nackdelar härav. Järnvägsrätten, biltransporträtten och lufträtten har däremot en ganska kort tillkomsthistoria; de har dessutom vuxit upp mera i hägnet av den allmänna privaträtten och dess principer. Detta förhållande har gjort det naturligt att uppdra en skarp gräns mellan å ena sidan sjörätten och å andra sidan andra delar av transporträtten. På transportavtalets område följdes samma gränsdragning, när den senare i Haagreglerna kodifierade kompromissen mellan redar- och lastägarintressen växte fram under 1800-talets slut och medförde, att sjötransportavtalet fick sina ännu karakteristiska särdrag i förhållande till motsvarande regler vid andra transportmedel än oceangående fartyg. Det är betecknande, att man vid sjölagskommitténs förhandlingar 1921 enhälligt utgick från att sjörätten icke kunde användas till lands och landrätten icke till sjöss, varför vid en kombinerad transport »de för varje transportsträcka gällande reglerna» skulle tillämpas.[1]

[1] Sjölagskommitténs förhandlingar 1921 s. 99.

När det har gällt att fixera gränserna för den sålunda sammanhållna sjörätten såsom ett slutet system, har fartygsbegreppet bildat en naturlig utgångspunkt. För att över huvud sjörättsliga regler skall tillämpas, måste man nämligen ha ett fartyg med i bilden. Befälhavarens göranden och låtanden utan avseende på fartyget och vad därmed sammanhänger intresserar inte sjörätten, ej heller uppläggande och förvaring av gods utan samband med lastning eller lossning. Denna iakttagelse har föranlett t. ex. engelska och amerikanska jurister att i fartygsbegreppet se en huvudförutsättning för att sjörättsprocessen skall bli tillämplig. De inordnar fartygsbegreppet under rubriken domskompetens (jurisdiction).[2]

I svensk sjörätt har den processuella aspekten icke betonats så starkt, men fartygsbegreppet ställes ändå i förgrunden såsom bestämmande de sjörättsliga reglernas omfattning. Som ett exempel kan anföras ett yttrande av JustR Riben, med vilken JustR Hagbergh instämde, i avgörandet NJA 1961 s. 686 rörande skada på bil som transporterades på en landsvägsfärja: »Ifrågavarande färja utgör en farkost av den art att sjölagens bestämmelser bl. a. om redarens ansvarighet äro tillämpliga därå.» I samma mål uttalade JustR Karlgren i ett diss. votum på liknande sätt, att starka skäl kunde »synas tala för att det borde sättas vikt vid att transporten äger rum å vad som är fartyg i sjölagens mening och överhuvud innefattar en sjötransport».

Om förekomsten av ett fartyg på ett eller annat sätt är en förutsättning för tillämpningen av sjörättens regler, kan man vidare fråga, om förekomsten av ett fartyg utesluter en tillämpning av landrättens regler. Var går gränsen mellan landrätt och sjörätt? Slutar sjörätten vid fartygets reling resp. är det otänkbart att använda landrättsliga regler på sjötransporter?

En viss, låt vara ytterst begränsad uppmjukning av gränsen mellan landrätt och sjörätt vid fartygets reling innebär den av svenska domstolar företagna utvidgningen av redarens lossningsansvar. Under vissa omständigheter har detta sjörättsliga ansvar nämligen ansetts sträcka sig utöver själva losshuggningen efter godsets landande till att omfatta även godsets förflyttning på kajen vid undanförande i och för underlättande av fortsatt lossning.[3] Den landtransport det härvid blir fråga om är visserligen obetydlig till sin omfattning och framstår transporttekniskt närmast som en till lossningsoperationen i vidare mening hö-

[2] Se t. ex. Gilmore & Black s. 28 ff. samt Healy & Currie s. 107 ff.

[3] Se därom särskilt Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 18 ff., och Ramberg i SvStT 1966 s. 795 ff.

rande intern transport. Men principiellt betyder den valda lösningen i detta sammanhang, att vissa i land företagna åtgärder faktiskt underkastas en sjörättslig reglering. En motsvarande tendens till extendering av det sjörättsliga ansvarssystemets omfattning utöver fartygets sida kan spåras i nordisk och i någon mån engelsk sjörättspraxis.[4] Till en verklig extern transport kan dock lossningsansvaret knappast antas förslå — HovR:s försök i NJA 1962 s. 159 (Gudur) att anse lossningen räcka från omlastningshamnen ända till godsets destinationsort (i det konkreta fallet från Hälsingborg till Malmö) får snarast betraktas som ett överansträngt konstruerande i ett pressat läge.

Större möjligheter till en extendering av sjörättens tvingande ansvar till landtransporter erbjuder de enbart klausulreglerade kombinerade transporterna (varom närmare nedan under 12). Verkan av generella omlastningsklausuler har redan behandlats i annat sammanhang (Kap. II: 9). Här må blott erinras om att majoritetens dom i det nyss anförda Gudurmålet, ehuru omlastningsklausulen i det konkreta fallet tillmättes ansvarsbefriande verkan, öppnar en möjlighet att utsträcka det sjörättsliga transportansvaret till landtransport efter företagen omlastning, för den händelse att olägenheten av ansvarsbefrielsen skulle »kunna te sig så stötande, att bortfraktaren kan finnas böra svara för skada å godset utan hinder av friskrivningsklausul». I JustR Conradis votum avspeglas trots detta närmast tanken på sjörätten som ett slutet system. Han uttalar sålunda: »I konossementslagens motiv har uttalats, att konventionen torde äga tillämpning även beträffande genomgångskonossement *i vad rör transporten till sjöss*.[5] Att den i sist-

[4] Se ur nordisk rättstillämpning ND 1936 s. 17 (Oslo byrett), 1956 s. 420 (Eidsivating lagmannsrett), 1960 s. 480 (SøHa) och 1961 s. 255 (Eidsivating lagmannsrett). Från engelsk praxis brukar särskilt framhållas avgörandet *Goodwin, Ferreira & Co Ltd. and others* v. *Lamport & Holt Ltd.*, 34 Ll. L. Rep. 192 (läktarlossning). Se t. ex. Vislie i ND 1937 s. 18 f., Götz i ZHR 121 (1958) s. 58 ff. och Selmer i AfS Bd 4 s. 257. Tendensen att sålunda förflytta lossningspunkten har dock på senare tid utsatts för skarp kritik av engelska jurister. I Amerika tycks man strikt fasthålla vid tackle-to-tackle-principen. Se härom *Globe Distributing Company* v. *Steamship Monte Iciar etc.*, 1948 AMC 615, *Amerlux Steel Products Corporation* v. *M/v Houffalize etc.*, 1958 AMC 567, samt *The Examiner*, 1955 AMC 1789. En annan sak är, att den amerikanska Harter Act är tillämplig i glapprummet mellan redaransvarets upphörande och den tidpunkt, när mottagaren får godset omhand, såsom framgår exempelvis av det sist anförda rättsfallet.

[5] Det åsyftade motivuttalandet återfinnes i NJA II 1936 s. 590 överst. Jfr ur rättslitteraturen t. ex. Bosmans s. 69 och Hoppu s. 151, 303. (Noten tillagd här.)

nämnda hänseende uppställda begränsningen icke skulle gälla även med avseende på konossement med omlastningsklausul kan svårligen antagas. Konossementslagen har karaktären av en på internationell konvention grundad speciallagstiftning med regler som i vissa hänseenden avviker från de allmänna reglerna i sjölagen. Det måste anses ligga i *sakens natur* att tillämpningsområdet för en sådan särskild lagstiftning icke bör utvidgas utöver vad ordalagen tydligt angiva. Med hänsyn till vad sålunda anförts kan det enligt min mening knappast råda något tvivel om att konossementslagens bestämmelser beträffande transportansvaret varken direkt eller analogivis kunna komma i tillämpning i fråga om skada, vilken, såsom här var fallet, uppkommit å godset sedan detta lossats från fartyget för att landvägen transporteras vidare till bestämmelseorten.» (Kurs. här.) Strax härefter erinrar han dock om att konossementslagens bestämmelser rörande deviation »kan få betydelse även med avseende å ansvaret för godset under landtransport». Han avser således icke att helt utesluta möjligheten av konossementslagens tillämpning till lands.

JustR Karlgren kom i målet till ett resultat motsatt majoritetens och ger prov på en mera obunden syn på förhållandet mellan sjörätt och landrätt. I sitt votum yttrar han bl. a.: »Den omständigheten att konossementslagen enligt sitt omedelbara innehåll ej reglerar bortfraktarens ansvar för landtransport saknar, eftersom frågan nu är om en analog tillämpning av lagens grundsatser i detta avseende, betydelse.» Härmed har givits ett svar på JustR Conradis argumentering, samtidigt som dörrarna öppnats på vid gavel för en tillämpning av sjörättsliga regler till lands.

Den omständigheten, att det är fråga om en tillämpning av sjörättsliga regler *per analogiam,* ger möjligheter för domstolen att företa nödvändiga modifikationer med hänsyn till att reglerna flyttas från sin ursprungliga miljö till en helt annan omgivning. Att i helt oförändrat skick och i varje detalj tillämpa de sjörättsliga reglerna på landförhållanden kan nämligen icke komma ifråga. För att visa detta räcker det med ett enda exempel. Antag att godset i Gudurfallet hade omlastats i Hälsingborg till långtradare och att chauffören på vägen till Malmö på grund av vårdslöshet kört bilen i diket, varvid godset skadats. Skulle redaren i sådant fall kunna göra gällande, att skadan uppkommit genom nautiskt fel och att han därför är fri från ansvar i enlighet med Haagreglerna? Frågan gör ett rent löjeväckande intryck och besvaras säkerligen av de flesta jurister instinktivt med ett

nej.[6] Skälet härtill är uppenbarligen, att ursäktsgrunden nautiskt fel har så nära samband med de faror som uppkommer på sjön, att den inte gärna kan omplanteras på transportförhållanden till lands. I den mån man tillämpar sjörättsliga ansvarsprinciper till lands, kan det alltså visa sig vara ofrånkomligt att företa även en så ingripande modifikation som den nu angivna, vilken ju i själva verket innebär att en grundpelare i Haagreglernas ansvarssystem har avlägsnats.

När man studerar detta särskilda slags regelbildning närmare, kan man hämta åtskilligt av intresse från sådana situationer, där en bil har skadats under en transport med vägfärja. Kan man, med tillbörligt hänsynstagande till de faktiska förhållandena i fråga om trafik med vägfärjor, i helt oförändrat skick tillämpa sjölagens regler? Eller skall vägfärjan helt likställas med ett stycke väg och vägrättsliga regler bli helt och hållet avgörande? Eller är möjligen frågeställningen »sjörätt eller landrätt» alltför onyanserad? Är det i så fall ett lämpligare tillvägagångssätt att lägga antingen sjörättsliga eller vägrättsliga regler i botten men företa de särskilda modifikationer, som de faktiska förhållandena kan motivera? En dylik metod att kombinera regler från flera olika komplex förekommer i och för sig i åtskilliga sammanhang.[7] Dessa frågor har fått en intressant belysning i målet NJA 1961 s. 686, men redan i äldre nordisk sjörättspraxis kan man finna några avgöranden av intresse.[8]

NJA 1923 s. 179. Rubriken lyder sålunda: »Yrkande om förpliktelse för färjhållningsskyldig (vägdistrikt) att ersätta färjpassagerare skada, som drabbat denne till följd av förment vårdslöshet från färjpersonalens sida.» HD:s majoritet yttrade: »Med hänsyn till i målet upplysta förhållanden finner jag den omständigheten att bomanordningen å färjan vid ifrågakomna färd ej kommit till användning icke innefatta vårdslöshet från färjpersonalens sida;

och enär ej heller är tillförlitligen utrett, att färjpersonalen annorledes

[6] I detta sammanhang må dock erinras om att lagstiftaren icke hesiterat att föreskriva en tillämpning av bärgningsreglerna på förolyckade flygplan till lands, vilket onekligen är att begagna reglerna i situationer som kan vara mycket olika dem till sjöss — i vart fall så länge fråga icke är om otillgängliga bergstrakter eller öknar. Se luftfartslagen 11 kap. 2 § 1. Jfr lagen 1955 om inskrivning av rätt till luftfartyg 42 § och lagen 1955 i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg 5 §. Analogilusten hos juristen kan tydligen vara mycket väl utvecklad.

[7] Jfr Adlercreutz, Arbetstagarbegreppet s. 17.

[8] Jfr Grönfors i SvJT 1967 s. 593 f.

gjort sig skyldig till vårdslöshet, som kan för de vägförhållningsskyldiga medföra förpliktelse att ersätta den timade skadan...»

ND 1947 s. 353 (SøHa). Lastbil välte och skadades under överfart i hårt väder med motorfärja mellan öarna Möen och Prästö. Bilen kördes in på färjans däck utan surrning, klossning eller andra säkerhetsanordningar. Ansvar utdömdes enligt sjölagen 118 §.

ND 1957 s. 593 (Göteborgs RR). Den kronan tillhöriga landsvägsfärjan F 29, som transporterade en lastbil över Göta älv, fick slagsida, vattenfylldes och sjönk.

RR uttalade i sina domskäl: »Ehuru färjan av kommerskollegium erhållit passagerarfartygscertifikat för denna led, måste det likväl ha ankommit på Kronan att tillse, att färjan var sjövärdig för leden. Då Kronan försummat detta, är Kronan pliktig att till [den skadelidande] utgiva skadestånd. Enär alltså fel eller försummelse ligger Kronan såsom redare till last, äger lagstadgad begränsning av redaransvaret ej tillämpning.

Då 120 § sjölagen avser det fall, då mellan bortfraktare och befraktare ett fraktavtal föreligger, men färjebefraktningen, enligt vad ovan upptagits, härflyter ur Kronans väghållningsskyldighet, skall skadeståndsbeloppet bestämmas efter de för skadestånd i allmänhet gällande reglerna, varför RR lämnar Kronans invändning beträffande skyldighet att utgiva stilleståndsersättning utan avseende.»

Dessa tre äldre avgöranden ger prov på alla de nyss antydda metoderna. 1923 års rättsfall har avgjorts med stöd av de rättsregler, som gäller beträffande väghållarens ansvar gentemot trafikanterna, under det att 1947 års avgörande helt har hållits inom sjörättens ram. Metoden att söka ledning i på en gång sjörättsliga och landrättsliga regler har begagnats i 1957 års underrättsdom. Sjölagens regler har nämligen lagts i botten men modifierats så till vida, att allmänna regler om skadevärdering kommit till användning med motivering, att något fraktavtal i sjölagens mening icke ansetts föreligga.

Samtliga nu angivna metoder kommer till synes i det nyssnämnda målet *NJA 1961 s. 686*. Vid tilläggning med Kronan tillhöriga landsvägsfärjan nummer 61/211 underlät befälhavaren att i tid nedbringa hastigheten, vilket hade till följd att färjan törnade mot landningsbryggan med sådan kraft att en personbil, som medfördes på färjan, blev skadad. Bilens ägare yrkade ersättning av Kronan för reparation av bilen samt för stillestånd.

RR tillämpade vägrättsliga regler och förklarade uttryckligen, att vissa åberopade bestämmelser i sjölagen icke var tillämpliga i målet, eftersom »den färjtrafik, varom är fråga, till sin natur är sådan att befraktningsavtal ej kan anses föreligga mellan Kronan och färjtrafi-

kanten». HovR däremot fann Kronan vara »ansvarig enligt 8 § sjölagen, därest det icke i följd av andra bestämmelser föreligger frihet från sådant ansvar». Domstolen tvangs härmed in på den egendomliga frågeställningen, huruvida bilen kunde jämställas med handresgods i sjölagens mening. Frågan besvarades nekande under hänvisning till den olikartade vårdsituationen.[9]

Men detta problem behövde aldrig knäckas i HD. Dess majoritet uttalade nämligen, att den »ansvarighet, som enligt allmänna rättsgrundsatser åvilar Kronan för försumlighet i samband med väghållningen, måste anses omfatta även skada, som vållats trafikant på landsvägsfärja vid färjans manövrering». Denna ståndpunkt utesluter ingalunda, att man i andra avseenden än det i fallet aktuella kan ha varit beredd att tillgripa sjörättsliga regler.

JustR Karlgren, som i ett särskilt yttrande biträdde det slut domen innehöll, utredde närmare förhållandet mellan landrätt och sjörätt i föreliggande situation. Med hänsyn till att det rörde sig om transport med fartyg kunde det ligga nära till hands, menade han, att tillämpa sjörättsliga regler. Häremot talade dock, att Kronan i egenskap av

[9] Sjölagen skiljer — bortsett från sådana fall där bilen befordras under omständigheter vilka gör den till gods enligt sjölagen 118 § — mellan å ena sidan inskrivet resgods å andra handresgods. Domstolen uppställer därför frågan, till vilken kategori en på vägfärja befordrad bil skall hänföras. En vanlig resväska (typfallet av handresgods) har den resande själv hela tiden uppsikt över. När det gäller en på vägfärja befordrad bil, är trafikantens möjligheter att efter eget gottfinnande vårda godset betydligt inskränkt. Bilen måste, såsom framhölls i HovR:s domskäl, ställas på av färjpersonalen anvisad plats ombord. »Placeringen av de på färjan medförda bilarna har, liksom i förekommande fall klossning av hjul och därmed jämförliga åtgärder till förhindrande av bilarnas förskjutning under färjans gång, varit en uteslutande på färjpersonalen ankommande angelägenhet. Kronan bör vid dessa förhållanden icke äga att till sitt fredande från ansvar för skada, som i följd av fordonens placering vållats genom vårdslös navigering, åberopa de i nyssnämnda lagrum intagna bestämmelserna rörande resgods, som ej lämnas i bortfraktarens vård.» Man kan ifrågasätta, huruvida det icke skulle innebära en betydligt mindre risk för våldförande på materialet att betrakta bilen såsom en tredje kategori av gods, vilken lagstiftaren aldrig räknat med. De på dylikt gods tillämpliga ansvarsreglerna måste då tillskapas genom att man blandar reglerna för handresgods och inskrivet resgods på ett sätt, som gör rättvisa åt den speciella karaktären hos på vägfärja befordrade bilar. En sådan metod är i själva verket av samma slag som det i texten skildrade tillvägagångssättet att blanda landrättsliga och sjörättsliga regler. Observera f. ö., att vårdsituationen kan växla kraftigt i olika slags färjtrafik. Jfr sålunda behandlingen av bilar vid transport på vanliga vägfärjor, på färjor med särskilda bildäck och på vanliga lastbåtar, för att blott ta tre distinkta exempel på olika hantering och vård.

väghållare hade att ansvara för färjdriften, varför vägrättsliga hänsyn påkallade uppmärksamhet i första hand. Transportavtalssynpunkten skulle, även om befordringsavtal i förevarande fall ej kunde sägas ha slutits, tillgodoses genom ett analogt utnyttjande av de skadeståndsregler som vunnit erkännande i avtalsförhållanden. Minoriteten, JustR Riben och Hagbergh, utgick däremot vid sin bedömning principiellt från sjölagens regler. Den i särskilda paragrafer i sjölagen medgivna ansvarsbefrielsen avvisades däremot. »I betraktande av de speciella förhållanden som föreligga beträffande den till det allmänna vägväsendet hörande färjtrafiken kan emellertid icke mellan Kronan och Larsson hava träffats sådant befordringsavtal som de åberopade bestämmelserna förutsätta.[10] Bestämmelserna kunna därför icke i förevarande fall medföra ansvarsbefrielse för Kronan. Ej heller kan stadgandet i 120 § sjölagen, som likaledes förutsätter förhandenvaro av ett befordringsavtal, föranleda att Larsson tillkommande ersättning skall beräknas annorledes än enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser.» I väsentliga avseenden önskade man med andra ord modifiera de sjörättsliga reglerna med hänsyn till den speciella karaktären av situationen. Denna modifiering kan sägas innebära ett tillämpande av landrättsliga regler i varje fall i den meningen, att den karakteristiska sjötransporträttsliga skadeberäkningsmetoden icke användes direkt eller analogivis utan allmänna skadeståndsrättsliga regler, vilka utvecklats utanför den sjörättsliga ramen.

Av den hittillsvarande undersökningen framgår, att svenska domstolar ingalunda har tvekat att utsträcka sjörättsliga regler till landsituationer eller tillämpa landrättsliga regler till sjöss. De anförda exemplen lär icke vara uttömmande.[11] Ej heller har domstolarna dra-

[10] Härvid torde man ha stött sig på en helhetsbedömning av situationen. Den omständigheten, att vederlag icke utgick, är nämligen i och för sig icke tillräcklig för att utesluta situationens kvalificering som ett transportavtal. Ty för ett dylikt förutsättes ingalunda, att frakt eller liknande avgift skall utgå. Jfr särskilt sjölagsmotiven hos Wikander, Sjölagsändringar s. 281 (om passagerarebefordran), och Bengtsson s. 197 med not 8.

[11] Som ytterligare exempel kan nämnas, att gnistskador till lands från en ångbåt i rättsfallet NJA 1899 s. 247 måhända bedömdes enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, men saken är omstridd. Se t. ex. Alexanderson i Nordiska juriststämman 1926 s. 35 och Lundstedt II:II:1 s. 357, 391 f. Från ett närliggande område, nämligen transportförsäkringens, kan antecknas, att sjöförsäkringsprinciper i viss utsträckning tillämpas även på landtransporter. Allmän svensk sjöförsäkringsplan 1957 är nämligen tillämplig på godsskador »vare sig i eller utan samband med sjötransport», § 161. Se vidare § 2 (»anses försäkringen i sin helhet såsom sjöförsäkring»).

git sig för att blanda sjörättsliga och landrättsliga regler till en för den speciella situationen avpassad specialreglering.[12] Materialet ger emellertid även belägg för att domstolarna ibland kan vara benägna att upprätthålla en skarp skiljelinje mellan sjörätt och landrätt. Det kan onekligen te sig naturligare att, för den händelse en sjötransport redan har påbörjats, utsträcka det sjörättsliga ansvaret till en fortsatt landtransport efter omlastning än att tillämpa sjölagsregler på en transport, som börjar med landdelen.

Sistnämnda förhållande illustreras genom avgörandet *NJA 1942 s. 707*. Målet rörde en trävarutransport från Bureå över Hommelvik till Palestina. På grund av den tyska ockupationen av Norge kunde transporten dock icke framföras längre än till Norge, och fråga uppkom om bestämmande av avståndsfrakt. Dispaschören i Göteborg ansåg, att sjölagen ej kunde tillämpas på det som var enbart en landtransport. Godset hade aldrig inlastats i fartyget och sjötransporten hade aldrig påbörjats. Även om bokningsnotor hade tecknats och detta var ett inom linjesjöfarten brukligt sätt att ingå avtal om styckegodsbefraktning, så kunde sjölagen icke tillämpas och någon avståndsfrakt enligt denna alltså icke bestämmas. Avgörandet stod sig i RR och HD.

På detta avgörande lär man dock icke kunna stödja ett generellt påstående av innehåll, att enligt svensk rätt sjölagen aldrig skulle kunna tillämpas på en landtransport, när sjötransporten ännu icke påbörjats. För det första är att märka, att sjötransporten i det aktuella fallet över huvud aldrig kunde påbörjas, något som synbarligen framhålles såsom ett särskilt skäl till stöd för utgången. Det kan därför tänkas, att målet hade fått motsatt utgång för den händelse godset verkligen tagits ombord och sjödelen av transporten påbörjats, möjligen även om så icke skett men godset åtminstone hade kunnat tas ombord. För det andra kan knappast detta avgörande i dispaschväg anses slutgiltigt ha knäckt den vittgående frågan om möjligheten att utsträcka sjörättsliga regler till tidigare avsnitt till lands. Det må i detta sammanhang erinras om att det senare inför de allmänna domstolarna upp-

[12] Ett annat exempel härpå erbjuder fartygs skadegörelse på bryggor, fiskeredskap och dylikt, vilka situationer regleras därigenom, att med sjölagen 8 § kopplas icke skadeståndsreglerna i sjölagens sammanstötningskapitel utan den allmänna culparegeln. Se därom Grönfors, Trafikskadeansvar s. 184. Metodiskt är detta tillvägagångssätt analogt med den vanliga kombinationen mellan bilskadelagens regler och allmänna skadeståndsrättsliga regler. Det anmärkningsvärda är dock, att en dylik metod måste ha inneburit större psykologiska svårigheter för juristerna när det ena regelkomplexet är sjörätten, som historiskt isolerat sig åtskilligt i förhållande till den allmänna privaträtten.

tagna följdmålet, NJA 1947 s. 539, fick en utgång som innebar, att avståndsfrakt utdömdes, dock icke på grund av sjölagens regler utan på grund av allmänna transporträttsliga regler.[13]

Hittills har problemen skärskådats med sjörätten som utgångspunkt. Det återstår därför att ställa sig på basen av övriga delområden i transporträtten för att undersöka, hur en eventuell integration mellan regelgrupperna ter sig.

Låt oss först se på järnvägsrätten. Enligt art. 2 § 2 av det internationella järnvägsfördraget är i Bernförteckningen inskrivna fartygs- och billinjer underkastade fördragets alla regler, dock med de modifikationer som nödvändigtvis följer av de i jämförelse med järnvägstransporterna olikartade transportförhållandena.[14] Konventionstexten är alltså icke skarp på detta område utan ger utrymme för en viss frihet i tolkningen.[15] Sålunda kan man bortse från tekniskt betingade befordringsvillkor, exempelvis rörande lastvikt eller förutsättningar för lastning på resp. under däck, men endast om så befinnes vara nödvändigt; konventionen får nämligen anses åsyfta att så långt som möjligt genomföra fördragets system även på samtrafikerande fartygs- och billinjer.[16] Eventuella avvikelser skall bekantgöras för trafikanterna på samma sätt som tarifferna.[17] Paragrafens sista punkt sätter dock en definitiv gräns för anpassningsmöjligheterna såtillvida som inga avvikelser sägs vara tillåtna i vad gäller det i konventionen fastslagna ansvaret. Ett undantag härifrån erbjuder konventionens stadgande i art. 63, enligt vilket Haaglagens exculpationsgrunder kumuleras med fördragets.

De tvingande Haagreglerna viker alltså för järnvägsfördraget i vissa fall, och den svenska konossementslagen innehåller också i sin promulgationsdel en erinran om att lagen ej medför ändring i vad särskilt stadgats angående vissa sjöfartslinjer, vilka i anslutning till järnvägslinje utför internationell transport.[18] Järnvägsfördraget kan tydligen karakteriseras som en expansiv lagstiftning.

En alldeles motsatt karaktär äger den internationella luftbeford-

[13] Detta rättsfall utgör därför ett exempel på lösning nr 4 (nedan under 7).

[14] Den danska järnvägslagen har infört motsvarande reglering av interna järnvägstransporter, som delvis sker med inländsk färjförbindelse. Jfr Lorck i UfR 1953 B s. 103.

[15] Nánássy s. 51.

[16] A.st. Jfr Durand nr 287: »L'unité de régime de responsabilité est la pierre angulaire de la C.I.M.»

[17] Se närmare Nánássy s. 52 f.

[18] Jfr NJA II 1936 s. 606.

ringskonventionen. Denna utgör nämligen ett återhållsamt, slutet och från övriga transportmedels ansvarsregler principiellt skarpt avgränsat system.[19] I art. 31 sägs sålunda, att konventionen är tillämplig endast beträffande luftbefordringen, där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel. Denna isolationistiska princip kommer strängt taget till synes redan i beskrivningen av ansvarsperiodens omfattning i art. 18, enligt vilket stadgande transportören ansvarar för gods endast medan det är i hans vård »på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig». Begränsningen till luftfart framgår också av konventionens inledande bestämmelse, enligt vilken regleringen angår befordran med luftfartyg, och av rubriken.

En följd av denna slutenhet är, att man när det gäller kombinerade transporter flyg-järnväg har måst tillskapa en särskild möjlighet att avvika från det internationella fördragets regler. I stället för att utsträcka järnvägsrätten till lufträtten, medger stadgandet i det internationella fördraget art. 2 § 4 att järnvägsrätten får vika för lufträtten. Samtidigt har man öppnat en möjlighet att begagna ett annat transportdokument än järnvägsfraktsedeln. Detta innebär, att man i syfte att skapa enhetliga ansvarsregler för en transport flyg-järnväg får utfärda en flygfraktsedel med tillämplighet även på järnvägsdelen av transporten.[20] I fråga om de avvikelser som möjliggöres har man, i motsats till vad fallet är i den nyss behandlade situationen gällande extension av järnvägsrätten, icke stadgat någon som helst begränsning.

Den sålunda lämnade möjligheten att använda artfrämmande transporträttsliga regler på järnvägstransporter avsåg ursprungligen att undanröja den föreliggande konflikten mellan lufträtt och järnvägsrätt och därmed möjliggöra enhetliga regler för sådana kombinerade transporter. Senare önskade man ytterligare dra in oceantransporter i denna reglering och sålunda öppna järnvägsrätten för sjörättsliga regler. Vid den slutliga formuleringen nämnde man icke särskilt luftfarts- och sjöfartsföretag utan omskrev situationen med uttrycket »andra än de i § 1 nämnda befordringsföretagen». Detta innebär i själva verket, att bestämmelsen har kommit att omfatta mera, nämligen alla i Bernförteckningen icke inskrivna trafiklinjer, och detta även om icke någon järnväg eller stat övertar ansvaret.[21]

[19] Jfr Robert-Tissot s. 34.
[20] Nánássy s. 55.
[21] A.a. s. 55 f.

Lufttransporträttens slutenhet är emellertid i praktiken icke så total, som kan framgå av det nu sagda. För den händelse en lufttransportör omlastar godset för fortsatt befordran med bil, järnväg eller fartyg, utan att detta ursprungligen varit avtalat eller förutsett i transportavtalet, så förblir nämligen lufttransportören ansvarig enligt luftbefordringskonventionens tvingande regler även efter omlastningen. En förutsättning härför är enligt art. 18, att transportören icke förmår visa att skada, som drabbat godset, ej uppkommit under den i konventionen angivna ansvarsperioden.[22] Extensionen av lufttransporträtten åstadkommes alltså via en bevisregel. Man kan fråga sig, hur denna lösning harmonierar med den strängt gjorda avgränsningen av konventionens ansvarsbestämmelse till att gälla lufttransporter. Svaret på denna fråga är, att det är parternas avsikt beträffande befordringen (den avtalade befordringen), som är avgörande för dess kvalificering, icke hur befordringen faktiskt har genomförts. Om parterna har avsett en luftbefordran över den totala transportsträckan, blir alltså den oförutsedda marktransporten från konventionens synpunkt att betrakta såsom en lufttransport. Vad som i detta fall särskilt intresserar är emellertid, att den valda lösningen faktiskt innebär en tillämpning av luftbefordringskonventionens regler på land- eller sjötransporter.

Den europeiska biltransportkonventionen CMR har uttryckligen angivit sig vara tillämplig på ett fall av kombinerade transporter, nämligen omlastningsfria sådana (»roll on — roll off») av typen att bil med last befordras med tåg, färja eller flygplan (art. 2). Konventionen expanderar då på sådant sätt, att den blir tillämplig på transporten i dess helhet. Denna regel har dock endast presumtionskaraktär, ty kan det visas, att skadan icke vållats av biltransportören utan härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordran annorledes än på väg, skall biltransportörens ansvar bestämmas enligt de för sådan befordran i lag givna tvingande regler.[23] Biltransportkonventionen viker alltså, på liknande sätt som järnvägsfördraget i vissa lägen, för andra transportmedels tvingande ansvarsregler. I så måtto uppoffrar man alltså fördelen av en enhetlig reglering av den kombinerade transporten. För den händelse endast dispositiva eller mellan parterna avtalade regler finns, förblir emellertid biltransportkonventionen alltjämt bestämmande. Någon integration i den meningen, att man vid bedömningen av ett och samma konkreta fall

[22] Jfr ovan Kap. III:12.

[23] Den närmare innebörden av detta bevistema behandlas nedan under 4.

använder inslag av regler rörande flera olika transportmedel, förekommer däremot inte.

Resultatet av undersökningen i detta avsnitt synes kunna sammanfattas på följande sätt. Man får tydligen icke föreställa sig de olika transportmedlens regler såsom sinsemellan skarpt avgränsade och i förhållande till varandra isolerade system. Sjörättsliga regler kan utsträckas till att gälla även för landtransporter, och landrättsliga regler kan på motsvarande sätt tillämpas även på vad som egentligen framstår som en sjötransport. En och samma situation kan också bedömas med inslag av på en gång sjörättsliga och landrättsliga regler, vilka kombineras med varandra till en för ändamålet lämpad blandning. Somliga regler är mera expansiva än andra. Sålunda är det en strävan hos det internationella järnvägsfördragets upphovsmän att så långt möjligt utsträcka sitt eget system till andra transportområden i fall av kombinerade transporter, under det att luftbefordringskonventionens upphovsmän velat i princip strikt begränsa sig till sitt eget område. Detta sistnämnda förhållande hindrar dock icke att i visst läge en land- eller sjötransport kan komma att falla under lufträttens regler.

Flera exempel har givits på att en konvention med tvingande reglering uttryckligen anger sig skola vika för en konkurrerande annan konvention. Där så icke särskilt föreskrivits i något hänseende kvarstår en konflikt mellan konventioner, i den mån man önskar utsträcka den enas regler till den andras tillämpningsområde i syfte att harmonisera reglerna. Här finns alltså en given spärr för hur långt man kan laborera med de olika ansvarssystemen. Den som avtalsmässigt söker lösa ansvarsproblemen vid kombinerade transporter kan icke kontrahera bort tvingande ansvarssystem, om kunden härigenom skulle komma i ett sämre läge i det konkreta fallet än enligt det tvingande ansvaret. I samma läge befinner sig principiellt konventionsskrivare, som vid utarbetande av en ny konvention måste respektera redan gällande konventioner, varmed de nya — om icke de äldre i motsvarande mån ändrades — skulle kunna råka i konflikt. Konventionsskrivaren sitter dock i en något bättre ställning än avtalsskrivaren därigenom, att han kan konstruera en viss konvention såsom »superseding any other convention». Så har gjorts exempelvis i konventionen om atomfartyg. Samtidigt måste erkännas, att en sådan konstruktion kan vara ägnad att försvåra utsikterna för dess antagande just därför att den åsidosätter tidigare åtagna konventionsförpliktelser.

Ett exempel klargör måhända, vilka begränsningar som på antytt

sätt följer av tidigare konventioner. En redare, som kontraherar en kombinerad transport land-sjö, utsträcker i särskild klausul sitt eget Haaglagsansvar till att gälla transporten i dess helhet, alltså även vad beträffar landdelen. För landtransporten i ifrågavarande land antas CMR:s regler vara tillämpliga. Det skydd, som denna biltransportkonventionen ger kunden, är normalt fördelaktigare än Haagreglerna i fråga om både ansvarsgrunden och ansvarets summamässiga omfattning. Hur verkar i sådant fall redarens åtagande att svara enligt Haagreglerna?

Om sjötransportören och biltransportören är densamme (samma juridiska person), måste de tvingande biltransportreglerna gälla för landdelen. Den omständigheten, att transportören för en del av sträckan kan uppträda som sjötransportör hindrar nämligen icke, att han för landdelen kontraherar i sin egenskap av biltransportör och därvid tvångsvis faller in under CMR. Så långt torde läget vara klart.

Låt oss nu förändra exemplet därhän, att sjötransportören för landdelen av den kontraherade transporten begagnar en särskild biltransportör (ett självständigt företag, en annan juridisk person) såsom undertransportör. I denna situation är det alldeles klart, att avtalet om biltransport mellan å ena sidan sjötransportören i egenskap av transportkund (på en gång avsändare och mottagare) samt å andra sidan biltransportören såsom transportör faller in under CMR:s tvingande regler. Dessa blir alltså icke åsidosatta, även om i fråga om sjötransportörens åtagande gentemot transportkunden (varuhavaren) andra regler skulle tillämpas. Det skulle därför ligga nära till hands att anta, att andra ansvarsregler än CMR — exempelvis Haagreglerna utsträckta även till landdelen av transporten — skulle kunna avtalas i detta kontraktsförhållande. Detta lär emellertid inte vara möjligt, ty den tvingande verkan av CMR är avsedd att skydda just kunden-varuhavaren, vilken för en landsvägstransport icke skall behöva finna sig i ett sämre skydd än just de tvingande biltransportreglerna. Dessa regler måste därför antas slå igenom även i kontraktet direkt med transportkunden-varuhavaren.

Det nu förda resonemanget tar sikte på särskilt avtalade kombinerade transporter. Läget vid enbart klausulreglerade kombinerade transporter, alltså vid en från början aldrig avsedd omlastning från exempelvis fartyg till lastbil, är ett annat. Utgångspunkten för all argumentering är då, under vilka omständigheter sjötransportörens ansvar enligt det ursprungliga transportlöftet skall tillåtas upphöra genom att han omlastar godset till annat transportmedel. I svensk rätt har genom

NJA 1962 s. 159 (Gudur) klargjorts, att en förutsättning för Haagregelansvarets upphörande i en dylik situation är, att varuhavaren för ersättningskrav kan hålla sig till den transportör som verkställer transporten efter omlastningen. Kan varuhavaren icke detta, kvarstår Haagregelansvaret, vilket — annorlunda uttryckt — innebär att varuhavarens rättsställning blir densamma som om den ursprungligen avtalade sjötransporten hade fullföljts i sin helhet.[24] Här hindrar de tvingande landreglerna alltså icke på samma sätt ett utsträckande av sjöreglerna till att gälla hela transporten, låt vara att man i en sådan situation måste räkna med viss modifiering av reglerna för att göra dem användbara utanför sin egen sjömiljö (exempelvis slopande av undantaget för nautiskt fel).

Det ovanstående har utgått från att den tvingande verkan av CMR gäller till förmån för alla transportkunder och att biltransportören — liksom är fallet över huvud i transporträtten i övrigt — kan avtala för kunden gynnsammare villkor än enligt konventionen. Här råder emellertid olika meningar, i det att CMR av somliga uppfattas såsom tvingande i båda riktningarna. Även avvikelser till transportkundens fördel och transportörens nackdel skulle enligt denna uppfattning vara ogiltiga.[25] Om så verkligen är fallet, kompliceras onekligen bl. a. problemet om konflikter mellan konventioner. Som praktisk tumregel tror jag emellertid att man vågar hålla sig till satsen, att varje avtalsvis stadgad reglering som försätter kunden i samma läge som eller bättre läge än han skulle ha varit under den tvingande konventionen kommer att godtas av domstolarna. Frågan om transportörens minimiansvar bör vara en juridisk fråga: skyddet för transportkunden, ansedd såsom den svagare parten. Frågan om ett transportörens maximiansvar bör däremot vara en transportpolitisk och konkurrensbegränsningsrättslig fråga, som hänvisas till därför lämpade organ och icke till allmänna domstolar.

Konflikter mellan konventioner kan tänkas komma till uttryck icke blott på ansvarssidan utan även på dokumentsidan. För åskådlighetens skull kan resonemanget i fortsättningen utgå från följande konkreta exempel. En säljare i Borås försäljer gods till en kund i Cincinnati

[24] Fallet har utförligt analyserats ovan i Kap. II:9.

[25] I Sverige har detta problem utretts särskilt i Sveriges Advokatsamfunds remissvar på förslaget till lag om internationella vägfraktavtal (SOU 1966:36), avtryckt in extenso i TSA 1967 s. 56 ff., där ifrågavarande avsnitt återfinnes på s. 58—61. Ett förslag till klargörande ändring av CMR på denna punkt vid en framtida revision har framlagts från svensk sida.

och vill ha godset transporterat från Borås till Cincinnati. Redarens agent utställer ett mottagningskonossement för kombinerad transport med ett transportlöfte från Borås till Cincinnati. Godset inlastas på en trailer i Borås, trailern körs ombord på atlantfartyg i Göteborg och går sedan från New York ända fram till redarens agent i Cincinnati. Det blir alltså denne agent, som skall utlämna godset till mottagaren på bestämmelseorten. Det antages, att CMR gäller för Sverige. Enligt art. 1 av konventionen är den avtalade transporten en sådan »befordran av gods med fordon å väg, som utföres mot vederlag och som enligt fraktavtalet skall ske mellan ort inom riket och ort inom främmande stat». För en dylik transport skall enligt konventionen utställas en fraktsedel. Om fraktsedel ej har blivit utfärdad eller saknar föreskrivet innehåll eller har förkommit, skall enligt art. 5 avtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i konventionen. Enligt art. 18 äger mottagaren utfå godset av transportören mot kvitto. Antag nu vidare, att mottagaren under godsets transport går i konkurs. När godset har kommit till bestämmelseorten, infinner sig mottagaren och begär att få godset till sig utlämnat, ehuru han saknar exemplar av det utfärdade konossementet. Redarens agent vägrar då utlämna godset, eftersom någon innehavare av konossementet icke har presenterat sig. Härtill genmäler mottagaren, att konossementet i själva verket är en CMR-fraktsedel, eftersom transporten är en CMR-transport och de tvingande reglerna under konventionen föreskriver utfärdande av en fraktsedel eller i varje fall tillämpande av konventionens regler, oavsett om dylik fraktsedel har utfärdats.

I förstone kan det synas, som om man här hade att göra med en verklig konflikt mellan två olika konventioner. Emellertid torde detta vara fallet endast skenbart. Frågan om negotiabilitet — eller kanske snarare värdepapperskvalitet — hos transportdokumentet kan icke inordnas i samma tids- och rumsschema som frågor rörande ansvarssystemen. Dokumentationsfrågan kan i själva verket lösas utifrån endera av två principiellt olika utgångspunkter. Antingen kan man välja att utfärda ett negotiabelt dokument, täckande den totala transporten. Sjötransportören eller hans företrädare utfärdar då ett konossement. Har man väl valt denna juridiska ram, blir det en nödvändig följdverkan därav, att utlämnandet av godset göres beroende av innehavet av ett exemplar av dokumentet ifråga.[26] Eller också nöjer sig den kontraherande transportören med att utfärda en fraktsedel, som saknar här aktuella rättsverkningar. Utlämnandet av godset på bestämmelse-

[26] Jfr Sjølovskommitténs motiver 1920/21 s. 85 f.

orten är då bundet till godsets framkomst och icke till innehavet av dokumentet.

Svaret på det uppställda problemet blir därför, att ett genomgångskonossement, vilket täcker den totala kombinerade transporten och slutar med en vägtransport, icke medför en transportörens rätt att utlämna godset under CMR:s regler; utlämnandet måste i stället ske enligt konossementsregler. Detta är den nödvändiga följden av accepterandet av det negotiabla dokumentets ram i stället för en icke-negotiabel fraktsedel. För mottagaren är det också i många lägen en klar fördel att få ett negotiabelt dokument att hålla sig till. Det enda skälet mottagaren kunde ha till att intressera sig för att få godset utlämnat utan dokumentet enligt reglerna om CMR:s fraktsedel synes i praktiken vara ett illojalt motiv, nämligen en önskan att bryta igenom negotiabiliteten för att därmed dra in godset i sin konkurs. Det kan inte vara rättsordningens intresse att stödja ett sådant motiv.

Även för det fall, att blott en fraktsedel har utfärdats, finns det en möjlighet för vederbörande intressent att skydda sig i konkursförfaranden av antydda karaktär. Den försiktige avsändaren kan nämligen alltid ställa transportörens agent på bestämmelseorten eller en självständig speditör såsom mottagare till godset, vilket är det vanliga förfaringssättet exempelvis i situationer, där en plötsligt uppkommande ekonomisk kris på mottagarens sida kan skönjas men avsändaren icke har möjlighet att ensidigt anordna att godset skickas mot efterkrav (jfr rättsfallet NJA 1951 s. 600).

3. Principiella lösningsmöjligheter

Det resultat, vartill undersökningen i föregående avsnitt har kommit, har grundläggande betydelse för frågan, hur man kan angripa de kombinerade transporternas ansvarsproblem. Resultatet innebär nämligen, att gällande svensk transporträtt icke för sin del erbjuder några principiella hinder för en klausulskrivare mot att använda det ena eller andra systemet eller eventuellt blanda moment av flera olika system, dock att existerande konventioners och nationella lagars tvingande regler sätter vissa gränser för möjligheterna att laborera med de olika ansvarssystemen. En nationell lagskrivare måste naturligtvis respektera de gränser, som sätts av sådana konventioner, vartill ifrågavarande stat anslutit sig.

Inom den vida ram, som härmed är given, kan man — förutsatt att den kontraherande transportören icke friskriver sig från ansvar för

det främmande transportavsnittet[1] — i princip tänka sig fem olika lösningar:

1. Den kontraherande transportören ansvarar för hela transporten men enligt de ansvarsregler, som gäller för dess olika avsnitt.

2. Den kontraherande transportören ansvarar för hela transporten enligt sina artegna ansvarsregler, vilka alltså utsträckes till att gälla även för det avsnitt, som utföres med annat transportmedel.

3. Den kontraherande transportören ansvarar för hela transporten, men för det avsnitt som utföres med annat transportmedel enligt en kumulation av de för detta gällande speciella reglerna och hans eget ansvarssystem.

4. Den kontraherande transportören ansvarar för hela transporten, men för det avsnitt som utföres med annat transportmedel varken enligt sina artegna eller det främmande transportmedlets regler utan enligt något »utomstående» system.

5. Den kontraherande transportören ansvarar för hela transporten, även för sitt eget avsnitt, enligt något »utomstående» system.

Logiskt finns ytterligare en möjlighet, nämligen att den kontraherande transportören ansvarar för hela transporten, även för sitt eget avsnitt, enligt den verkställande transportörens ansvarssystem. När järnvägsrätten, såsom nyss (ovan under 2) omtalats, i undantagsfall viker för andra ansvarssystem, är situationen just denna, förutsatt att järnvägen kontraherat transporten. Fallet är emellertid föga praktiskt och torde därför i fortsättningen kunna lämnas åsido.

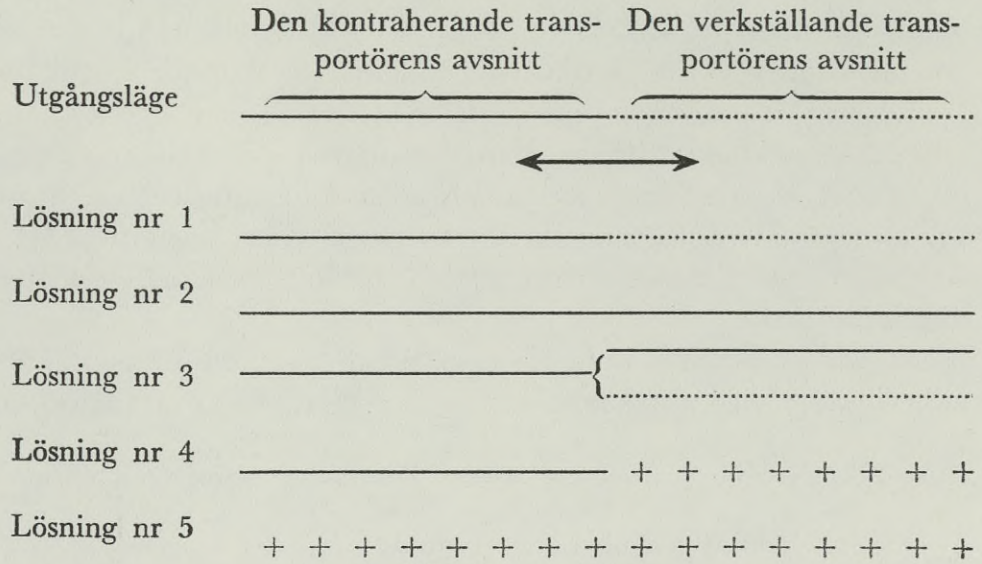

Fig. 6.

[1] Jfr ovan under 1.

Grafiskt skulle man kunna illustrera innebörden av de angivna fem lösningarna med figuren här intill (fig. 6).[2] Den kontraherande transportören, vilkens eget ansvarssystem markeras med heldragen linje, eller den verkställande transportören kan själv utföra det första transportavsnittet. Figuren kan alltså läsas lika väl från vänster till höger som tvärtom, ett förhållande som markeras av den dubbelriktade pilen. Naturligtvis kan en kombinerad transport ske med användande av flera än två olika transportörer, men för enkelhetens skull skall vi — där motsatsen icke särskilt sägs — liksom tidigare i denna undersökning hålla oss till det här illustrerade fallet med blott två transportörer.

Lösningen att utsträcka ett transportavsnitts regler till att omfatta samtliga i den totala transportsträckan ingående avsnitt (lösning nr 2) erbjuder den uppenbara fördelen att tillskapa en enhetlig reglering för hela sträckan. Man slipper därmed att laborera med flera olika ansvarssystem och dra upp skarpa gränser dem emellan i tiden och rummet. Vidare blir det juridiska risktagandet detsamma för hela transporten, något som förenklar situationen från assuranssynpunkt.[3] Men det finns också nackdelar förbundna med denna lösning. I den mån regler från en transporträttslig miljö i oförändrat skick överföres till en annan miljö, för vars förhållanden de icke särskilt utformats, kan de passa in ganska illa.[4] Under sådana omständigheter kan det bli nödvändigt att företa vissa modifikationer för att uppnå en bättre anpassning (lösning nr 3). Av undersökningen i föregående avsnitt har framgått, vilka betydande svårigheter som dylika anpassningsproblem kan innebära. Från synpunkten av förutsebarhet kan stor osäkerhet uppkomma om reglernas innehåll, när de extenderas till för dem i och för sig främmande områden.

Dylika nackdelar slipper man, om man i stället låter varje transportmedel i kedjan bära ansvar enligt sina artegna regler (lösning nr 1). Däremot tvingas man då att lösa den svåra uppgiften att draga skarpa gränser i tid och rum mellan de olika ansvarssystemens täckningsområden.

Att för det främmande transportavsnittet falla tillbaka på något helt »utomstående» ansvarssystem (lösning nr 4) är en metod, som av

[2] Figuren utgör en bearbetning av den figur, som tidigare publicerats i Ekonomen 1961 nr 9 s. 6 och Huvudlinjer s. 108.

[3] Jfr t. ex. Skuld Medlemsblad nr 84 art. 1.

[4] Giannini i ZfiE 1933 s. 491 ifrågasätter rent av om en enhetlig reglering av ansvaret överhuvud är möjlig.

naturliga skäl mera sällan kan komma till användning vid försök att avtalsvis harmonisera de olika transportmedlens regler. I stället för att spela med ettdera av två olika ansvarssystem eller möjligen en kombination däremellan för man i så fall in ett tredje — och därmed en komplicerande faktor i ekvationen. Anlitas ett helt »utomstående» ansvarssystem ligger det snarast närmare till hands att låta detta omfatta hela transporten (lösning nr 5). Två olika ansvarssystem, den kontraherande och den verkställande transportörens, harmoniseras då genom att helt överbryggas med ett tredje ansvarssystem. Harmoniseringen medför naturligtvis samma fördelar för riskfördelningen och försäkringsfrågorna, som nyss påpekats gälla för ett enhetligt ansvarssystem.

Slutligen är det möjligt att kombinera de angivna lösningarna på olika sätt, nämligen att i ett avseende en metod begagnas men en annan i ett annat avseende.

I och för sig kan den härmed företagna uppbeningen av de kombinerade transporternas principiella lösningsmöjligheter förefalla som ett stycke ovidkommande akademisk tankeexercis. Det intressanta är emellertid, att vi i den följande undersökningen, huvudsakligen koncentrerad till gällande svensk transporträtt, kommer att möta exempel på alla fem lösningarna.

I utländsk litteratur har icke saknats försök att ur principiella resonemang deducera fram en enkel formel, med vars hjälp man alltid skulle kunna avgöra valet mellan möjliga ansvarssystem i fråga om det främmande transportavsnittet. Den måhända enklaste varianten är att under hänvisning till sjörättens historiskt givna centrala roll inom transporträtten hävda tesen om sjörättens primat; för den händelse ansvarssituationen icke var särskilt reglerad skulle man m. a. o. falla tillbaka på hävdvunna sjörättsliga regler.[5] En annan lösning är att med stöd av resonemang om »sakens natur» uppställa principen, att varje transportsträcka skall följa sina artegna ansvarsregler. Om en redare åtar sig ansvar för en transport, som även går över land, skulle alltså landregler gälla för landsträckan. »Chaque transport suit ses règles propres.»[6] Detta är detsamma som att säga, att man skall tillämpa det transportmedels ansvarsregler, där skadan inträffade.[7] Som

[5] Så t. ex. Rodière nr 1390.

[6] Bosmans s. 66. Se för exempel på detta resonemang Pappenheim s. 77 med not 1 och Gautschi s. 290, 357 samt uttalande i Sjölagskommitténs förhandlingar 1921 s. 99 (jfr ovan under 2 not 1). Jfr Vincent s. 70 f.

[7] Lyon-Caen & Renault V nr 829.

av denna sista formulering framgår återstår då problemet, hur man skall göra i sådana fall, där man icke vet i vilken transportörs vård godset befann sig, när skadan inträffade.

Ytterligare ett sätt att söka komma fram till en enhetslösning är att låta den förste eller den siste transportörens ansvarsregler vara avgörande vid ansvarsbedömningen för hela transportsträckan. I fransk rätt har hävdats, att »le commissionaire de transport» är den förste transportören, som därför i princip ansvarar för transporten i dess helhet.[8] I fråga om kombinerade transporter skulle man då konsekvent kunna hävda, att den förste transportörens ansvarsregler skall gälla för hela transporten. För tysk rätts del har uttalats, att »der Hauptfrachtführer für die Ausführung der Beförderung durch andere Frachtführer ohne Rücksicht auf die Art der von diesen benutzten Transportmittel lediglich nach Massgabe des zwischen ihm und dem Absender geschlossenen Frachtvertrages haftet».[9] Och efterföljande transportörer inträder i den förste (kontraherande) transportörens transportavtal. »Das Wesen des Samtfrachtvertrages äussert sich zunächst in dem Eintreten des folgenden Frachtführers in den Frachtvertrag gemäss dem Frachtbrief. Der ursprüngliche Frachtvertrag ist also allein entscheidend für den Umfang und die Höhe der Haftung jedes einzelnen Frachtführers.»[10] Omvänt kan man utgå från att mottagaren normalt är den som har anledning att göra något krav gällande mot en transportör för förlust, minskning eller skada på godset, och att hans närmaste transportörkontakt är den siste transportören i kedjan. Hans ansvarsregler skulle därför bli utslagsgivande. »Le jurisprudence éstime qu'il faut appliquer la loi différent au dernier transport, parce que le destinataire en connait obligatoirement la nature. Cette solution est très raisonnable et elle evite, en pratique, toute difficulté.»[11]

Att »teoretiska» och svepande resonemang av detta slag är löst grundade och därför också av föga värde torde vara så uppenbart, att utförligare kritik ter sig överflödig. Det blir i stället nödvändigt att var för sig undersöka varje särskild typsituation av kombinerad

[8] Se t. ex. Guillemain s. 90.
[9] Heider s. 58.
[10] Israel s. 25.
[11] Vincent s. 70. Som belägg citeras Ripert och Wahl. Jfr Valle s. 30 f., som beträffande linjen i fransk rättspraxis uttalar, att »les réclamations relatives à la livraison des marchandises sont régies par la loi applicable au dernier mode de transport . . .»

transport med hänsyn till samtliga föreliggande data — exempelvis gällande bestämmelser, motivuttalanden, ledande principer bakom valda lösningar osv. En dylik undersökning skall nu närmast företas, varvid materialet har disponerats efter de principiella lösningsmöjligheter som nyss angivits.

4. Den kontraherande transportören ansvarar enligt varje avsnitts artegna regler (lösning nr 1)

Den situation, som närmast skall undersökas, utmärkes därav, att diverse data hänvisar till den första lösningen, nämligen den att bedöma transportöransvaret efter varje avsnitts artegna regler. Härvid kan anknytningen till ifrågavarande artegna regler ske på åtminstone tre olika sätt, nämligen genom hänvisning till (a) den kontraherande transportörens underliggande kontrakt med den verkställande transportören, (b) ett hypotetiskt kontrakt direkt mellan transportkunden och den verkställande transportören, eller (c) direkt till gällande konventionsregler rörande transporter av ifrågavarande slag. Föreliggande framställning kan uppvisa prov på alla dessa anknytningsmetoder.

Angående det fall, att flygtransport kombineras med andra slag av transporter, säger luftbefordringslagen 31 §, att lagen vid kombinerade transporter har tillämpning endast på själva luftbefordringen. Detta följer redan av rubriken liksom av lagens inledande bestämmelse — enligt denna är lagen tillämplig på befordran med luftfartyg — men har ändå ansetts kunna upprepas i det senare sammanhanget i informativt syfte.[1] Ett lufttrafikföretag förutsättes alltså utföra annan transport än lufttransport på andra än sina artegna regler. Detta stämmer också väl överens med lagens avgränsning i 18 § första st. av ansvaret för lufttransporterat gods till att omfatta den tid, under vilken godset befinner sig i lufttransportörens vård »på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig».[2] För de delar av transporten som sker annorledes än med luftfartyg tillämpas andra regler än luftbefordringslagen (bortsett från den förut under 2 berörda särregeln om accessoriska transporter). I 31 § andra st. sägs uttryckligen, att särskilda regler om tillämpliga bestämmelser kan intas i flygfraktsedeln.

Det sagda betyder, att lösningarna nr 2 och 3 har antagits icke

[1] Wikander, Luftbefordringslagen s. 59. Jfr Helm s. 102 not 506.
[2] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 70.

skola tillämpas. Att lösningen nr 4 innebär väsentliga svårigheter och endast undantagsvis bör tillgripas skall senare visas. Bortsett från möjligheten att konstruera ett »utomstående» och för kunden gynnsammare ansvarssystem för hela transportsträckan återstår därför lösningen nr 1 såsom den praktiska för svensk rätts del. Vid exempelvis kombinerad luft- och järnvägstransport får lufttransportören alltså svara för järnvägsdelen enligt järnvägstrafikstadgan. Det förekommer, att denna lösning rent av betraktas som en självklarhet.[3]

Kombinationen flyg—järnväg är på det internationella planet på ett anmärkningsvärt sätt »låst» i fråga om möjligheterna att harmonisera ansvarssystemen, något som beror på att luftbefordringskonventionen är på samma gång »avvisande» mot andra ansvarssystem och »ovillig att expandera». Järnvägsfördraget är otvivelaktigt konstruerat så, att i fall av kombinerade transporter järnvägsrätten i princip skall omfatta även det främmande transportavsnittet, så att ansvaret blir enhetligt för hela transporten (lösning nr 2).[4] Denna teknik förhindrar luftbefordringskonventionen på ett tvingande sätt genom stadgandet, att dess egna regler i fall av kombinerade transporter är tillämpliga blott på det avsnitt som lufttransporten omfattar (art. 31); därmed avvisas andra ansvarssystem.[5]

Man frågar sig då, om man med omvänd teknik möjligen skulle kunna uppnå den enhetliga lösningen, dvs. genom att utsträcka luftbefordringskonventionens regler till att avse även järnvägstransporten. Om järnvägsfördraget skulle intaga samma avvisande ställning till andra ansvarssystem som luftbefordringskonventionen, vore därmed varje möjlighet till en lösning av antytt slag omöjliggjord. För att söka undvika denna situation har man i järnvägsfördraget infört en särskild regel, enligt vilken järnvägen vid kombinerade transporter inte är bunden av sin ansvarsreglering ens i vad avser den egna delen av transporten, förutsatt att särskilda tarifföverenskommelser har träffats mellan de i den kombinerade transporten deltagande företagen (art. 2 § 4). Järnvägsrätten är m. a. o., trots sin allmänt expansiva karaktär, konstruerad så att den kan vika undan även på sitt eget område. Den fullkomliga frihet, som härmed lämnats åt järnvägarna, orsakade vid införandet vissa betänkligheter, men i det statliga koncessionstvånget och den därmed sammankopplade kontrollen över järnvägarna såg

[3] Så Autere i FJFT 1966 s. 49: »Vid sammansatt befordran tillämpas konventionen *naturligtvis* (kurs. här) endast på luftbefordran (31 art.).»
[4] Nánássy s. 51 i. f. Jfr ovan under 2.
[5] Jfr Bagge i RabelsZ 1936 s. 472.

man en garanti mot missbruk.[6] Ändamålet med att stipulera dylika avvikelser sägs uttryckligen vara att göra rättvisa åt olikheterna i de olika befordringssätten (art. 2 § 4). Detta öppnar m. a. o. möjligheten bl. a. till att helt underställa transporten gemensamma regler (lösning nr 2). Ursprungligen avsåg man att ifrågavarande avvikelser skulle tillåtas endast vid den nu behandlade kombinationen flyg—järnväg, men den slutliga formuleringen blev så vidsträckt (»des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1», dvs. det särskilda inskrivningsförfarandet av med järnväg i transporträttsligt hänseende likställda fartygs- och billinjer) att även andra transportmedel omfattas. Särskilt bör möjligheten att avvika från järnvägsreglerna beaktas när det gäller kombinerade transporter järnväg—oceanfart.[7]

Enligt luftbefordringskonventionen kräves för luftbefordringsavsnittet utfärdande av en flygfraktsedel, under det att järnvägsfördraget tillåter befordran på järnväg även med utfärdande av ett annat transportdokument än en järnvägsfraktsedel. En flygfraktsedel är därför självskriven som underlag för en kombinerad transport flyg—järnväg.[8]

Men för ett utsträckande av lufträttens ansvarsregler till transporten i dess helhet återstår, överraskande nog, alltjämt ett hinder eller åtminstone något som kan uppfattas som ett hinder: samtidigt som luftbefordringskonventionen — i enlighet med vad förut sagts — är avvisande emot andra ansvarssystem eller m. a. o. isolationistisk, är den tyvärr i utpräglad grad »ovillig» att expandera. Med all tydlighet upprepas, att konventionens regler är helt begränsade till lufttransporter.[9] Visserligen gäller detta den tvingande regleringen, vilken i och för sig lär kunna avtalsvis tillämpas även utanför sitt eget område. Art. 31 kan knappast uppfattas som ett tvingande förbud mot att avtala luftbefordringslagens ansvarsreglering utanför dess eget område. Men skillnaden jämförd med järnvägsfördraget är påtaglig, ty bakom luftbefordringskonventionen ligger uppenbart en stark strävan att begränsa densamma enbart till lufttransporterna. Det var riskerna vid just detta slag av transporter, som för konventionens upphovsmän rättfärdigade den långtgående ansvarsbegränsningen, och systemet kunde därför icke tillåtas göra intrång på andra områden av

[6] Nánássy s. 54 f.
[7] Nánássy s. 50 överst, 53 f., 55 f.
[8] Nánássy s. 55.
[9] Jfr ovan under 2.

transporträtten.[10] Med denna bakgrund är det svårt att med någon större entusiasm plädera för att hela transporten bör underkastas luftbefordringskonventionens regler. Man måste då uppge tanken på att tillämpa enhetliga regler för hela transporten. Kvar står möjligheten att på järnvägsdelen tillämpa järnvägsregler (lösning nr 1) eller lösningen att på det främmande transportavsnittet anlita ett fristående och helt nykonstruerat ansvarssystem (lösning nr 4), varvid man i båda fall måste utfärda en flygfraktsedel som täcker både luft- och järnvägsdelen av transporten.

Inom Europa har man redan lagt ned åtskillig möda på att söka en praktisk lösning på vad tyskarna brukar kalla Flug-Eisenbahnverkehr eller kortare Flei-Verkehr (Flei-Güterverkehr). Före det andra världskriget fanns två olika system utarbetade, nämligen dels det belgiska och dels det schweiziska. Det belgiska innebar, att järnvägen och flygbolaget båda framstod såsom i förhållande till kunden likställda transportörer, att ett särskilt enhetsdokument användes och att minsta möjliga differentiering företogs mellan de olika transportmedlens ansvarsvillkor (det finns anledning att i detta sammanhang erinra om den nära släktskapen mellan järnvägs- och flygfraktsedeln). Det schweiziska systemet utmärkte sig i istället för att flygbolaget ensamt stod som kontraktspart i förhållande till transportkunden under det att järnvägen var blott uppdragstagare och agent för flygbolaget, att flygfraktsedeln begagnades som genomgående transportdokument samt att järnvägen i förhållandet till flygbolaget var ersättningspliktig blott för sådana skador som uppkommit under järnvägstransporten. Sedan dessa båda system utarbetats, uppgjorde den internationella järnvägsfederationen och IATA särskilda befordringsvillkor och anslöt sig då nära till det belgiska systemet. Svagheten med detta rent praktiskt var, att järnvägstjänstemän visade sig ej gärna begagna det för dem främmande enhetsdokumentet, och några verkliga framgångar kunde aldrig inregistreras.[11]

Efter det andra världskriget tillskapades därför ett nytt schweiziskt system, enligt vilket man avstår från att utställa något enhetligt dokument för hela den kombinerade transporten. I stället utställer järn-

[10] Jfr Durand nr 330 i. f.

[11] Se närmare Schweickhardt, Schweizerisches Lufttransportrecht s. 112 ff. och i ZfL 1954 s. 213 ff. Lösningsförsökens tidigare historia redovisar Durand i DA 1930 s. 208 ff., Döring i RGDA 1932 s. 42 ff. och Giannini i ZfiE 1933 s. 478 ff. Ett av CITEJA utarbetat förslag åren 1932/33 till komplettering av Warszawakonventionen behandlar Giannini, a.a. s. 485 ff.

vägen blott en järnvägsfraktsedel för expressgods till omlastningsstationen, samtidigt som en flygfraktsedel avseende luftdelen av transporten lämnas av avsändaren och medföljer godset eller alternativt utställes av det mottagande flygföretaget. Varje transportmedel följer därvid helt sina artegna regler.[12]

Stadgandet i 1925 års svenska järnvägstrafikstadga 94 § rörande flera i befordringen deltagande järnvägars ansvarighet gäller alls icke kombinerade transporter. I de svenska förarbetena uttalades härom följande:

»Lika litet avses överenskommelser träffade med andra föregående eller efterföljande fraktförare, t. ex. med rederier, kommissionärer, speditörer osv. Skulle järnväg i händelse av transporthinder (se § 72) för sändnings vidaretransport anlita annat fortskaffningsmedel, t. ex. fartyg eller bil, lärer järnvägen emellertid bliva ansvarsskyldig även för det riktiga utförandet av denna transport. Detsamma gäller, om järnvägen träffat avtal om regelbundet överförande av gods mellan två järnvägsstationer medelst färjor, annat fartyg, bil eller annat forverk.»[13]

Det märkliga med detta motivuttalande är, att man ingenting säger om vilket ansvarssystem som skall tillämpas på den del av transporten som järnvägen inte utför. Man säger blott, att järnvägen ansvarar även för denna del. Måhända har man ansett det ganska självklart att på exempelvis den med bil utförda transportdelen bilfraktregler skall tillämpas, om intet särskilt har avtalats. Det skulle alltså även här bli lösning nr 1 som aktualiseras. Men det är också, med hänsyn till järnvägsreglernas allmänt expansiva konstruktion, tänkbart, att järnvägens kvarstående ansvar för vidare transport på ett främmande transportavsnitt avsetts att följa järnvägens egna ansvarsregler (lösning nr 2).

Antagligen kommer den första lösningen att tillgripas vid kombinerade transporter, där den kontraherande transportören får ett ansvar för sitt eget transportavsnitt enligt den okodifierade biltransporträtten. Antag, att en åkare avgivit ett transportlöfte, som sträcker sig över hela transporten Nässjö—Slite (på Gotland). Bilfraktsedel har utfärdats för hela sträckan och biltransportören har icke friskrivit sig för det främmande transportavsnittet (i fråga om detta handlar han alltså icke enbart såsom speditör). Landtransporten med bil följer

[12] Närmare detaljer återfinns hos Schweickhardt i ZfL 1954 s. 216 f.
[13] Flodin & Wikander s. 255.

givetvis biltransportreglerna. Vad gäller sjötransporten får biltransportören antas ansvara för sjötransporten enligt sjörättens regler.[14]

Samma anordning har subsidiärt införts i den europeiska konventionen om landsvägstransporter, CMR art. 2, nämligen för det fall att den uppkomna skadan bevisas ha orsakats av andra faror än landsvägstransporten, exempelvis totalhaveri under sjötransporten. Genom införandet av denna lösning avsåg man att förhindra, att biltransportören skulle bli ansvarig för en skada, som bevisligen uppkommit under transport med annat transportmedel, utan att kunna regressvägen täcka in sig; »the risk of remaining without a remedy is obviously excluded».[15] Den primära ansvarsordningen vid land—sjötransporter har emellertid i CMR följt tekniken enligt lösning nr 2, och även andra svenska biltransportvillkor än CMR har sökt sig fram på samma väg.[16]

Om själva grundtanken i CMR med en uppdelning av ansvarssystemen genom att den uppställda presumtionen motbevisas är enkel, så har utformningen av bevistemat i CMR till gengäld blivit tämligen komplicerad.[17] Den som för talan om ersättning och vill, att skadefallet skall bedömas efter sjörättsliga regler resp. regler om annat transportmedel än bil, har att bevisa inte mindre än tre olika saker, nämligen

(1) att skadan har inträffat under annan transport än biltransporten,

(2) att skadan icke orsakats av fel eller försummelse av biltransportören, samt därutöver

(3) att skadan, positivt uttryckt, orsakats av någon händelse, som endast kunde ha inträffat under annan transport än biltransporten och på grund av annat transportmedel än bil.

Det är tydligen fråga om ett bevistema, som ibland kan vara ganska svårt för vederbörande att uppfylla. Särskilt faller det i ögonen, att det inte räcker med det negativa beviset att skadan ej orsakats av biltransportörens fel eller försummelse (2) utan därutöver kräves ett så att säga positivt bevis för att den skadeorsakande händelsen både tidsmässigt och kausalt är bunden till exempelvis redarens sjöavsnitt

[14] Enligt Kap. I:11 (om transportöregenskapen) skulle härvid ej behöva krävas någon form av dispositionsrätt över fartyget.

[15] Van Ryn i ETL 1966 s. 676.

[16] Se närmare nedan under 5.

[17] Muth s. 19 ger den t. o. m. betyget »sehr kompliziert». Jfr nedan under 8.

i händelse av en transport land—sjö—land, för att ta ett exempel.[18] I vissa fall torde det dock praktiskt framstå som uppenbart, att så verkligen är fallet, exempelvis vid strandning, fartygskollision, totalförlisning, vattenskador av *salt*vatten och i liknande situationer.[19] I andra fall ställer sig avgörandet betydligt svårare. Tag exempelvis den situationen, att det under en trailers sjöresa varit hårt väder med åtföljande rullningar och stampningar i sjön och att trailern när den öppnas vid framkomsten till inlandsterminalen på den slutliga bestämmelseorten befinnes innehålla gods, som företer sådana skador, vilka framstår som typiska följder av häftig omskakning. Det ligger då nära till hands att misstänka sjögången såsom upphov till godsskadorna, men det är kanske icke helt uteslutet att skadorna kan ha uppkommit vid landtransporterna, särskilt om någon del av landsvägen visat sig vara i mycket dåligt skick. Bevisningen torde då misslyckas på grund av kravet i det tredje ledet, avseende skadans art: det kan icke visas, att skadan endast kunde ha inträffat under sjödelen av transporten. Uppenbarligen har konventionens tillskyndare strävat efter att utesluta konventionen som härskande ansvarssystem vid omlastningsfria kombinerade transporter endast i helt uppenbara fall.[20] Man kan här komma i konflikt med Haagregeltransporternas bevisregler, såsom senare skall utredas.[21]

För den händelse motbevisningen lyckas blir rättsverkan, att ersättningsskyldigheten för biltransportören skall bedömas som om transportören med det andra transportmedlet direkt ingått transportavtal enligt gällande lagbestämmelser. I vårt exempel med sjötransport blir alltså biltransportören ansvarig enligt sjörättsliga regler. Vad beträffar den skadegörande händelsens lokalisering till sjösträckan kan vissa svårigheter uppkomma. Den viktigaste invändningen enligt Haaglagen, den om s.k. nautiskt fel, kan icke åberopas till lands utan kräver den sjörättsliga miljön för att fungera.[22] Skadan bör av detta

[18] Jfr Buzzi-Quattrini s. 50. Eftersom ledet (3) praktiskt konsumerar bevisningen under (1) och (2), behöver konventionstextens utformning ingalunda antas i detalj reglera ifrågavarande bevistemata.

[19] Jfr situationen i rättsfallet DMF 1965:620 (fuktskador av havsvatten).

[20] Jfr SOU 1966:36 s. 36. Det är därför missvisande att, såsom Schadee i DMF 1967 s. 604 med not 1, beteckna CMR:s lösning som en uppdelning av ansvaret enligt artegna regler i samma mening som Warszawakonventionens i art. 31 — man önskar så långt möjligt ett enhetligt CMR-ansvar (lösning nr 2, nedan under 5).

[21] Nedan under 8.

[22] Jfr ovan under 2.

skäl dels antas ha inträffat under sjösträckan, dels bedömas efter sjörättsliga regler. Lokaliseringen sker enligt konventionen på så sätt, att i överensstämmelse med det första ledet i motbevisningen skadan skall visas ha inträffat under sjötransporten; lokaliseringen har m. a. o. gjorts till rättsfaktum för rättsföljden.

Lösningen att göra den kontraherande transportören ansvarig enligt varje transportavsnitts artegna regler har vidare lagts till grund för den kortfattade regleringen av genomgångskonossement i den amerikanska modellagstiftningen Uniform Commercial Code sec. 7—302. I den officiella kommentaren till detta lagrum framhålles, att »the initial carrier's responsibility for portions of the journey not on its own lines will be determined by the standards appropriate to the connecting carrier. Thus a land carrier issuing a through bill of lading involving water carriage at a later stage will have the benefit of the water carrier's immunity from liability for negligence of its servants in navigating the vessel, where the law provides such an immunity for water carriers and the loss occurred while the goods were in the water carrier's possession».[23]

Det stora nordamerikanska land—sjötransportföretaget Sea-Land har i sin internationella trafik mellan Newark och Porto Rico följt samma modell. För landsträckan gäller sålunda Sea-Lands åkerivillkor med ett långtgående ansvar, under det att för sjösträckan avtalas Harter Act och annan gällande sjörättslig lagstiftning. För trafiken Newark—Rotterdam gäller samma metod för applicerande av ansvarsregler, varvid dock Haagreglerna blir det ansvarssystem som skall gälla för sjötransportdelen. Även andra amerikanska transportföretag har genomfört dylika principer för ansvaret.

(23)

»Sec. 1 (a) The carrier or party in possession of any of the property herein described shall be liable as at common law for any loss thereof or damage thereto, except as hereinafter provided.

(b) . . .

Sec. 9. (a) If all or any part of said property is carried by water over any part of said route, and loss, damage or injury to said property occurs while the same is in the custody of a carrier by water the liability of such carrier shall be determined by the bill of lading of the carrier by water (this bill of lading being such bill of lading if the property is transported by such water carrier thereunder) and by and under the laws and regulations applicable to transportation by water. Such water carriage shall be performed subject to all the terms and provisions of, and all the exemptions from liability contained in the Act of the Congress of the United States, approved on February 13,

[23] Uniform Commercial Code, 1962 official text with comments, s. 502.

1893, and entitled »An Act relating to the navigation of vessels, etc.», and of other statutes of the United States according carriers by water the protection of limited liability, as well as the following subdivisions of this section; and to the conditions contained in this bill of lading not inconsistent with this section, when this bill of lading becomes the bill of lading of the carrier by water.

(b) ...»

(Sea-Land Service, Inc., Short Form Through Bill of Lading-Order Notify, For Puerto Rico Shipments Only, Combined Inland/Ocean Bill of Lading.)

(24)

»PART I — SERVICE, CUSTODY AND TRANSPORTATION UNTIL DELIVERY AT PORT (A) ABOVE MENTIONED

3. (a) This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, approved April 10, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein ...

2. It is mutually agreed that the service and the custody and transportation of the goods (from the time the goods are first received by the Carrier until they are discharged from the ship at Port (A), above mentioned, until delivery of the same by the carrier at Destination (B), above mentioned) shall be governed by and subject to the terms of this Part II hereof and on the front of this bill of lading. —» (Härefter följer landregler.)

(Consolidated Freightways, Through Export-Import Bill of Lading.)

Det förekommer också att samma avtalsmodell i princip följes men att man söker uppnå detta resultat genom en mycket enkel klausul, som blott hänvisar till varje transportavsnitts egna befordringsregler och därigenom vill inrycka dessa som moment i transportavtalet.

(25)

»The goods shall be carried between all railway stations and/or ports upon and subject to all the terms, conditions and exceptions contained in the usual bill of lading, for the time being of the Line or Lines or Railroad carrying the goods, and such terms, conditions, and exceptions shall be deemed to be incorporated herein.»

(Hamburg-Amerika Linie, Through Bill of Lading.)

I mera utvecklad form förekommer samma lösning i svenska redares genomgångskonossement i trafik på England och Amerika med containers och gods som är på liknande sätt enhetsbehandlat.[24] Redaren

[24] Riktlinjerna för denna lösning finns uppdragna i en september 1964 dagtecknad stencilerad promemoria av Grönfors med titeln »Utredning angående fraktföraransvarets reglering vid container-transporter». I tryck offentliggjordes lösningen första gången i SvSjT 1966 s. 1224 ff. Dokumentarbetet liksom planeringsarbetet har utförts i en arbetsgrupp, bestående av dir. B. G. Nilson, Broströms, dir. Jan de Jounge och ombudsman Peter Carlsson, Transatlantic, samt förf. I förarbetena för Amerikatrafiken har ytterligare deltagit not. Lars Lindfelt, dåförtiden Wallenius, och ombudsman Håkan Gezelius, Broströms.

ansvarar alltså för hela transporten men enligt de ansvarsregler som gäller för dess olika delar. Från kundens synpunkt betyder detta, att han åtnjuter samma skydd för skada och förlust som om han själv slutit separata avtal med varje särskild i den totala transporten engagerad transportör; han slipper emellertid besväret att göra så, samtidigt som han får förmånen att hålla sig till en enda transportör, nämligen den redare han själv slutit avtalet med. Även för mottagaren såsom berättigad enligt transportavtalet i fråga om ett sådant transportsystem som en container-service innebär det normalt en förmån att få hålla sig till rederiet, vilket genom användning av agenter eller avdelningskontor på mottagningsorterna åstadkommer, att det ej blir något större besvär för mottagaren att vända sig mot rederiet med sina krav i jämförelse med att gå på den lokale transportören.

Systemet är uppbyggt på följande principer:

(1) Rederiet åtar sig såsom kontraherande transportör ansvar för hela den kombinerade transporten. Därvid svarar rederiet enligt sjöreglerna för sjötransporten, enligt järnvägsreglerna för järnvägstransporten och enligt bilreglerna för lastbilstransporten. För den svenska järnvägstransporten blir den svenska järnvägstrafikstadgan avgörande, för den engelska järnvägstransporten blir de engelska järnvägsreglerna avgörande. I Amerikatrafiken har man föredragit att fixera ansvarsreglerna till ett enda regelsystem för varje slag av transportmedel (Haagreglerna, CIM, CMR och Warszawakonventionen), oberoende av vad det individuella avtalet kan ha innehållit för reglering.

(2) Sedan rederiet reglerat skadan i förhållande till kunden, har rederiet att i förhållande till övriga i transporten deltagande transportörer enligt med dem slutna samarbetsavtal åstadkomma den slutliga fördelningen av ansvaret regressvägen. En lämplig sådan avtalsordning är följande.

(a) I den mån det kan utredas, att skadan orsakats av någon av de deltagande transportörerna, skall denne ensam bära hela ansvaret på samma sätt, som om han själv direkt slutit avtal med transportkunden.

(b) I den mån det icke kan utredas vem som orsakat skadan — och man måste räkna med att detta fall blir vanligt förekommande — skall ansvaret fördelas mellan samtliga i transporten deltagande transportörer (inkl. redaren) i proportion till varje transportörs andel i den totala frakten.

Denna regressregel, vilken har sin förebild i CMR, synes vara den enklaste och rimligaste. Erfarenheterna från USA visar, att underlå-

tenhet att särskilt reglera detta fall endast leder till tvister mellan de samverkande transportörerna.[25] Vid avgörande av frågorna om ansvarighet över huvud föreligger och vilken ersättning som skall utgå får man i ovisshetsfallen naturligen falla tillbaka på den kontraherande transportörens egna regler, dvs. sjörätten. För att sjötransportören icke skall drabbas av slutligt ansvar enligt eventuellt tvingande landrättsliga regler, skall i varje fall den procentuella andel, som kan falla på rederiet, i förhållandet mellan parterna ersättas efter de sjörättsliga reglerna, oavsett om transportkunden (felaktigt) uppburit ersättning efter landrättsliga regler. Landtransportörerna skall alltså bära meransvaret för sina landrättsliga regler, vilket även kan ske i form av en indemnitetsklausul.[26]

Resultatet av detta ansvars- och regressystem kan uttryckas sålunda, att varje transportör slutligen ansvarar för sin del av den totala trans-

[25] Ennerfors s. 13. Skulle dokumentet ändå användas utan att någon reglering av regressfrågan gjorts i ett samarbetsavtal, lär även allmänna svenska rättsregler föra till en uppdelning av ansvaret pro rata parte, men utan någon anpassning av vars och ens andel till vederbörandes prestation. Dokumentet kan därför under svensk rätt till nöds användas även utan att samarbetsavtal med regressregler har kommit till stånd.

[26] En möjlig stilisering enligt dessa riktlinjer är följande:

»If a Bill of Lading is issued for the entire distance, including the overland part, then should loss or damage occur, the responsibility for this is to be divided between the Shipping Company and the overland transporter(s) as follows:

(1) Where it can be shown that the loss or damage has been caused by one of the carriers involved in the transportation, then this carrier alone is to accept the full responsibility in the same way as if he had reached a direct agreement with the customer for whom the goods are being transported.

(2) Should it not be possible to determine who is responsible for the loss or damage, then the responsibility is to be divided up between all the carriers involved in the transportation, including the Shipping Company, in proportion to the share of each carrier in the total freight. The percentage share which can thereby be the responsibility of the Shipping Company and to be compensated for in the relationship between the parties is the percentage share of the total liability created by applicable maritime rules irrespective of whether the customer for whom the goods are being carried has received compensation in accordance with the overland transportation regulations.

(3) In relation to each Shipping Company, ... accepts del credere responsibility for all the other land carriers participating in the transportation operation concerning responsibility in the final settlement.»

porten men att rederiet såsom kontraherande i förhållandet till transportkunden står ett slags ansvar del credere för övriga deltagande transportörer.[27] För att undvika besvärande luckor i ansvaret lika väl som i ansvarsbegränsningen med avseende på den tid godset befinner sig i sjöterminalerna, har rederiets Haaglagsansvar utsträckts till att omfatta även terminalperioderna.[28] Dokumentet har utformats som ett mottagningskonossement (received for shipment bill of lading). Att märka är också, att rederiet redan på avsändningsorten genom landtransportören som agent har del credere övertagit vårdansvaret för godset med den ansvarighet som gäller för landtransportören, och rederiets vårdansvar del credere upphör icke förrän i och med utlämnandet på mottagningsorten av den där anlitade landtransportören.

Den centrala ansvarsklausulen har följande lydelse:

(26)

»5. *RESPONSIBILITY*. The Carrier shall not be responsible for loss of or damage to the goods during the periods before receipt of the goods at the sea terminal at the port of loading or after delivery of the goods in question from the sea terminal at the port of discharge. The appropriate Carriage of Goods by Sea Act is hereby deemed to apply to the B/L during the entire period the goods are laid at the sea terminals. Nevertheless where by the nature of this B/L the contract of carriage is in respect of throughtransit of containerised or otherwise unitised goods commencing at and terminating at interior places which are expressly stated in the B/L, the Carrier shall, notwithstanding anything herein or otherwise expressed to the contrary, be responsible for the goods in the manner herein provided from the time they are received for shipment by his agents or servants, being sub-carriers or not, at the specified first place of despatch until delivery by his agents or servants, being sub-carriers or not, at the specified place of final destination. During the periods before receipt of the goods at the sea terminal of the port of loading or after delivery of the goods at the sea terminal at the port of discharge, the Carrier hereby accepts the same liability in respect of the goods as would have existed if every participating sub-carrier had made a separate and direct contract of carriage with the Merchant in respect of that part of the throughtransit undertaken by him. If it cannot be established in whose custody the goods were when damage or loss occurred the damage or loss shall be deemed

[27] Med detta uttryckssätt åsyftas blott att beskriva det faktum att kunden kan vända sig direkt mot den kontraherande transportören. Att denna därvid ansvarar såsom transportör i enlighet med sitt åtagande som sådan och inte såsom kommissionär är självklart. Ej heller innebär den valda terminologien något ställningstagande i övrigt till juridiska konstruktionsfrågor om uppdrag och ansvar i analogi med vad som gäller i kommissionsförhållanden.

[28] Jfr nedan under 11.

to have occurred during the sea voyage and the appropriate Hague Rules legislation shall apply.»

(England-Sweden Line: Svea, Svenska Lloyd och Ellerman's Wilson Line.)

Klausulen finns citerad och kommenterad i bl. a. CMI Containers 3 s. 23 och 45 samt Skuld Medlemsblad nr 84 art. 1.

Senare har den vidare utvecklats till sin lydelse i Macpac Bill of Lading, använd i trafiken Southampton-Bilbao. De förändringar som företagits är följande. (1) Ordet »sub-carrier» har utbytts mot »sub-contracting party». (2) »Contract of carriage» har ändrats till blott »contract». (3) Förutom »through-transit» nämnes uttryckligen »cargo-handling or warehousing». Skälet till förändringarna är, att ifrågavarande engelska rederi själv inrättat inlandsterminaler, där godshanteringen sker med underentreprenörer och godset lämnas till resp. mottas från de brittiska statsjärnvägarna. Godshanteringen kan därvid knappast inrymmas under begreppet transport utan specificeras till särskilt avtal om godshantering. Detta förhållande avspeglas i den mera vidsträckta formuleringen. (4) Ytterligare har avtalsinnehållet på begäran från engelskt håll specificerats till att avse »standard terms and conditions of business of the sub-contracting party». Härigenom vill man förhindra att strängare dispositiva rättsregler (»liability of a common carrier») kommer till användning. Efter dessa förändringar har klausulen följande lydelse:

(27)

»5. RESPONSIBILITY. The Carrier shall not be responsible for loss of or damage to the goods during the periods before receipt of the goods at the sea terminal at the port of loading or after delivery of the goods in question from the sea terminal at the port of discharge. The appropriate Carriage of Goods by Sea Act is hereby deemed to apply to the B/L during the entire period the goods are laid at the sea terminals. Nevertheless, where by the nature of this B/L the contract of carriage is in respect of through-transit of containerised or otherwise unitised goods commencing at and terminating at interior places which are expressly stated in the B/L, the Carrier shall, notwithstanding anything herein or otherwise expressed to the contrary, be responsible for the goods in the manner herein provided from the time they are received for shipment by his agents or servants, being sub-carriers or not, at the specified first place of despatch until delivery by his agents or servants, being sub-carriers or not, at the specified place of final destination. During the periods before receipt of the goods at the sea terminal of the port of loading or after delivery of the goods at the sea terminal at the port of discharge, the Carrier hereby accepts the same liability in respect of the goods as would have existed if every sub-contracting party had made a separate and direct contract with the Merchant on the standard terms and conditions of business of the sub-contracting party in respect of that part of the through-transit, cargo handling or warehousing undertaken by the sub-contracting party. If it cannot be established in whose custody the goods were when damage or loss occurred the damage or loss shall be deemed to have occurred during the sea voyage and the appropriate Hague Rules legislation shall apply.»

(Macpac Container Service England-Spain: Macandrew Line and Swedish Lloyd.)

Det nu beskrivna ansvarssystemet har kalkerats i den schweizisk-italienska trafiken över Genua-Rivalta, se närmare redogörelsen i Baltic Monthly Circular, June 1967, s. 1274 ff., Norwegian Shipping News, June 1967, s. 120 ff. samt SvSjT 1967 s. 1337.

Nästa steg i utvecklingen av klausulen är den formulering, som antagits för nordatlanttrafiken inom ramen för Atlantic Container Line. Beträffande trafiken till lands och i luften inom Europa har man velat fastlåsa de möjliga ansvarssystemen till ett enda för varje särskilt transportmedel, oavsett vad som i det konkreta fallet skulle ha avtalats vid ett separat avtal med transportkunden. I fråga om transporterna på den amerikanska sidan har uttryckssätten valts med särskild hänsyn till där rådande förhållanden på transportmarknaden. Resultatet har blivit följande klausul:

(28)

»3. RESPONSIBILITY.

I. ACL shall be responsible for the goods from the time when the goods are received by ACL at the sea terminal at the port of loading to the time when they are delivered or despatched by ACL from the sea terminal at the port of discharge and also during any previous or subsequent period of carriage by water under this Bill of Lading subject to the Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading dated 25th August, 1924, and any legislation making those rules compulsorily applicable to this Bill of Lading, including the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, approved 16th April, 1936. It is agreed, that such Rules and Act shall also apply to deck cargo.

II. When either the place of receipt or place of delivery set forth herein is an inland point in the USA or Europe, the responsibility of ACL with respect to the transportation to and from the sea terminal ports will be as follows:

(a) Between points in Europe, to transport the goods.
  (1) if by road, in accordance with the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, dated 19th May, 1956 (CMR);
  (2) if by rail, in accordance with the International Agreement on Railway Transports, dated 25th February, 1961 (CIM);
  (3) if by air, in accordance with the Convention for the Unification on certain Rules relating to International Carriage by Air, signed Warsaw 12th October, 1929, as amended by the Hague Protocol, dated 28th September, 1955.

(b) Between points in the USA, to procure transportation by carriers (one or more) authorized by competent authority to engage in transportation between such points, and such transportation shall be subject to the inland carrier's contracts of carriage and tariffs. ACL guarantees the fulfilment of such inland carrier's obligations under their contracts and tariffs.

III. As to services incident to through transportation, ACL undertakes to procure such services as necessary. All such services will be subject to the usual contracts of persons providing the services. ACL guarantees the fulfilment of the obligations of such persons under the pertinent contracts.

IV. When the goods have been damaged or lost during through-transportation and it can not be established in whose custody the goods were when the damage or loss occurred, the damage or loss shall be deemed to have occurred during the sea voyage and the Hague Rules as defined above shall apply.

V. ACL does not accept responsibility for any direct or indirect loss or damage sustained by the Merchant through delay, unless ACL is liable for consequences of delay under any laws, statutes, agreements or conventions of a mandatory nature.

VI. No servant or agent of ACL or any independent contractor or subcarrier employed by ACL to carry out any of its obligations hereunder shall, in any circumstances whatsoever, be under any greater liability to the Merchant than ACL for any loss, damage or delay howsoever caused to the goods, but shall be entitled to the benefit of every exemption, limitation, condition and liberty herein contained in favour of ACL. For the purpose of this provision all such persons shall be deemed to be parties to the contract evidenced by this Bill of Lading made on their behalf by ACL.»

(Atlantic Container Line Ltd., an affiliate of: Cie Générale Transatlantique, Cunard, Holland America Line, Swedish American Line, Swedish Transatlantic Line and Wallenius Line.)

En variant, utarbetad på grundval av nu återgivna klausuler, är Leffler Line (trafik Sverige-England).

Ett i mars 1968 till den amerikanska kongressen avlämnat förslag till lag "to authorize and foster joint rates for international transportation of property" etc. bygger på en liknande sammanknytningsmetod som den nu refererade, vilken lär ha varit känd för förslagets upphovsmän. Enhetliga frakter för den totala transporten får debiteras och en i transporten deltagande transportör får utställa konossement, innebärande ett åtagande av ansvar från avsändningsort till mottagningsort. Ansvaret för skada och förlust av godset bedömes, som om det gällde transport under separata tariffer och alltså enligt varje transportavsnitts artegna regler. Sammanknytningen är mycket lös, i det att man icke föreskriver särskilda lösningar för terminalskador eller olokaliserade skador (huvudbestämmelserna återfinns i sections 9—10).

5. Den kontraherande transportörens eget ansvarssystem utsträckes till transporten i dess helhet (lösning nr 2)

Första gången man i en internationell konvention begagnade metoden att utsträcka den kontraherande transportörens eget ansvarssystem till transporten i dess helhet var på järnvägsrättens område. Fr. o. m. 1924 års version av det internationella järnvägsfördraget öppnades nämligen en möjlighet att i den förteckning, vari enligt art. 58 an-

tecknas de under fördraget fallande internationella järnvägslinjerna, uppta även fartygs- och busslinjer (art. 2 § 1).[1] Om en dylik anteckning sker utan särskild reservation, får järnvägen samma ansvar för det främmande transportavsnittet som för sin egen del av transporten. Järnvägsreglerna sträckes m. a. o. ut över hela transportsträckan, en lösning som avspeglar järnvägsfördragets principiellt expansiva karaktär.[2] Fartygs- resp. busslinjer förvandlas sålunda i transporträttsligt hänseende till en järnväg eller del av en järnväg. Sverige har i förteckningen låtit inskriva järnvägsfärjelinjer och färjtrafik bedriven av Rederiaktiebolaget Svea.[3] En transport av paket från Uppsala till Åbo kan med stöd härav ske på järnvägsvillkor och med direkt järnvägsfraktsedel avseende hela sträckan. En busslinje har också inskrivits, nämligen Övertorneå—Pajala.[4]

För att man på detta sätt skall kunna hålla hela transporten inom den järnvägsrättsliga ramen i ansvarshänseende, är det naturligt att kräva, att fartygs- eller bilsträckan ingår som en förbindelselänk mellan två järnvägsnät eller åtminstone utgör bihang till en järnvägssträcka. Järnvägsdelen av transporten skall m. a. o. framstå som dominerande. Denna princip synes staterna också i allmänhet följa vid inskrivningen av fartygs- och billinjer, varför exempelvis rena oceantransporter hålles utanför.[5] Ytterligare kräves, att regelmässig trafik bedrives, att denna sker i anslutning till järnvägsbefordran samt att en fördragsstat eller i listan upptagen järnväg övertar ansvaret för den internationella befordran på den inskrivna fartygs- eller billinjen.[6] Om dessa rekvisit är uppfyllda har endast den till inskrivning anmälande staten att bedöma.[7]

[1] Däremot icke lufttrafiklinjer. Kombinationen flyg—järnväg har behandlats ovan under 4.

[2] Se ovan under 2.

[3] Den första svenska inskrivningen avsåg fartygslinjen Stockholm—Åbo och grundades på ett avtal i januari 1933 (dvs. före det internationella fördragets revision samma år) mellan svenska, norska och finska statsjärnvägarna å ena sidan och vederbörande svenska och finska redare. Se Bagge i RabelsZ 1936 s. 470.

[4] Skälet härtill var, att befolkningen i Pajala hade blivit lovade en utsträckning av järnvägen från Övertorneå. Detta järnvägsbygge kom emellertid aldrig till stånd utan ersattes med den rättsliga utsträckningen av järnvägen genom en inskrivning i Bernförteckningen.

[5] Giannini i ZfiE 1933 s. 469 och 470, Nánássy s. 49 f., Durand nr 288. Se vidare ovan under 2.

[6] Nánássy s. 50.

[7] Sist a. st.

Även i intern svensk järnvägsrätt begagnas lösningen att utsträcka det egna ansvarssystemet till annat transportmedel. Järnvägstrafikstadgan 1966 föreskriver sålunda i sin 1 §: »Stadgan äger även tillämpning på befordran med vägfordon som järnväg ombesörjer . . . Vad i stadgan sägs om befordran med tåg gäller därvid i tillämpliga delar också befordran med vägfordon.»

Denna anordning är motiverad särskilt av den integration mellan järnvägs- och biltransporter, som det svenska transportsystemet faktiskt uppvisar genom samordningen av SJ:s och ASG:s transporter resp. SJ:s biltrafik. Ibland är det från början alldeles obestämt, huruvida en av SJ åtagen transport helt eller åtminstone delvis kommer att gå med järnväg eller lastbil. Vid de många järnvägsnedläggningar, som av rationaliseringsskäl genomförts och alltjämt genomföres, blir det också möjligt att alltjämt innefatta orter vid nedlagda bandelar i det enhetliga järnvägssystemet och i så måtto icke förändra varudistributionens förutsättningar. I förarbetena till lagrummet antydes emellertid blott ett betydligt mera blygsamt ändamål: »Bestämmelsen i andra stycket avser att under stadgans tillämpning inbegripa exempelvis sådana vägtransporter, som järnvägen ombesörjer för utväxling av resande eller gods i fall av befordringshinder för järnvägen.»[8] Lagtextens ordalydelse innehåller dock ingalunda någon begränsning till tillfälliga omdirigeringar, vilket också diskret påpekas genom motivens ord »exempelvis».

Exempel på en »materiellrättslig» utsträckning av ett ansvarssystem *ex lege* utan några formaliteter som inskrivning e. d. ger CMR art. 2 slutet. *I sista hand* (angående huvudregeln hänvisas till framställningen strax här nedan) skall nämligen det däri reglerade ansvaret utsträckas till den totala transporten i fall av omlastningsfria kombinerade transporter, där ett icke lagreglerat ansvar råder i det enskilda fallet för den del av transporten, som utföres med annat transportmedel än bil och enligt reglerna om motbevisningen av presumtionen egentligen skulle hämta sin ansvarsreglering från detta andra transportmedel. Denna regel om subsidiär giltighet av CMR blir tydligen tillämplig endast i rena undantagsfall.

En utsträckning av den kontraherande transportörens ansvarssystem kan åstadkommas även med hjälp av en presumtionsregel, varigenom skadan antas ha uppkommit medan godset varit i den kontraherande transportörens vård, såframt motsatsen inte bevisas.

[8] PM kommunikationsdepartementet 1966 s. 4.

Med hjälp av denna metod har ansvaret för accessoriska transporter reglerats i luftbefordringskonventionen art. 18, varmed den svenska luftbefordringslagen 18 § (luftfartslagen 9 kap. 18 §) överensstämmer. Dessa lagstiftningars förut återgivna begränsning av sitt tillämpningsområde till, grovt uttryckt, själva lufttransporten och den tid godset befinner sig i transportörens vård på flygplatser har nämligen kompletterats med en presumtionsregel av innebörd, att skadan — när befordran verkställs till lands eller sjöledes utanför flygplats i samband med lastning, avlämnande eller omlastning på grund av befordringsavtalet — skall anses ha uppkommit under den sålunda bestämda ansvarsperioden, såvida lufttransportören icke visar motsatsen. Trots att luftfartsansvaret är strikt inskränkt till lufttransporten, kan alltså vissa mark- och sjötransporter bli att bedöma enligt de lufträttsliga ansvarsreglerna. Det är då fråga om vad som under regleringen framstår som en undantagssituation.

Av stor praktisk betydelse är regleringen av omlastningsfria kombinerade transporter enligt CMR art. 2, där tekniken även är att *i första hand* reglera tillämpligheten av vederbörande ansvarssystem med hjälp av en presumtionsregel. Om en del av den totala transporten utföres genom att fordonet utan att godset lossas därifrån (alltså omlastningsfri transport) fortskaffas till sjöss, med järnväg, med båt i kanalfart eller med flygplan, så skall nämligen konventionen om landsvägstransporter icke desto mindre tillämpas på hela transporten.[9] Presumtionen kan emellertid motbevisas på sätt tidigare skildrats med resultat, att lösning nr 1 i stället blir den som följes.[10]

Denna presumtionsregel om utsträckning av CMR-ansvaret öppnar en möjlighet till en smidig juridisk reglering av trailertrafik från inlandsterminal till inlandsterminal via en färjlinje. Dokumentationen kan gentemot kunden inskränkas till en vanlig CMR-fraktsedel, gällande hela transporten, och redaren behöver blott lämna ett slags kvittens på trailern — vilken även med frånkopplat dragfordon är att betrakta som ett fordon (vehicle) i konventionens mening — vid omhändertagandet och har sedan att själv fordra en kvittering vid utlämnandet efter sjötransporten. Naturligtvis kan en dylik kvittering ske även i form av utfärdandet av ett konossement till den förste landtransportören. Denne kan komplettera CMR:s lösning av an-

[9] Denna regel tillkom på engelsk önskan i syfte att förenkla trafiken över den engelska kanalen. Se t. ex. Buzzi-Quattrini s. 49 och Muth s. 19.
[10] Se ovan under 4.

svarsfrågan genom en tilläggsklausul, enligt vilken redarens egna befordringsvillkor inkorporeras i avtalet, för den händelse presumtionen i ett konkret fall motbevisas med resultat, att sjörättsliga regler läggs till grund för bedömandet av ansvarsfrågan. Härigenom täcker transportören in sig för sådant som att dröjsmålsskador skulle bedömas enligt dispositiva sjölagsregler med obegränsat ansvar. Det skall alltså bli samma samspel mellan tvingande lagstiftning och redarens vanliga befordringsvillkor, som om avtal om sjötransport hade ingåtts separat med redaren själv.

En klausul med åsyftat innehåll kan ha följande lydelse:

(29)
»För förlust eller minskning av godset eller skada därå, som vid godsets transport *till sjöss* eller *i luften* orsakats av sjö- respektive flygtransportör, ansvarar ASG i förhållande till den berättigade enligt *de befordringsvillkor* (denna sista kursivering gjord här) och lagregler som gäller för de transportörer som anlitas.»
(ASG:s ansvars- och befordringsbestämmelser 10 § första st.)

6. Den kontraherande och den verkställande transportörens ansvarssystem kumuleras i vad avser det främmande transportavsnittet (lösning nr 3)

Denna lösning förefaller kanske vid första ögonkastet en smula märklig. Den innebär nämligen, att man avsiktligen tillskapar en hybrid mellan två ansvarssystem. Att en sådan metod kan föra till svåra harmoniseringsproblem är uppenbart.

Lösningen finns emellertid förverkligad i järnvägsrätten. Det internationella fördraget öppnar i art. 2 § 4 en särskild möjlighet att i fråga om enligt § 1 icke inskrivningsbara transportföretag, dvs. andra än bil- och fartygslinjer som kompletterar järnvägar på sätt förut utretts,[1] genom tarifföverenskommelser stipulera avvikelser från järnvägsreglerna i vad gäller både järnvägsdelen och övriga delar av en kombinerad transport. Avvikelserna skall anges i en av berörda transportföretag gemensamt utgiven tariff, där även skall anges det transportdokument, som skall begagnas vid den kombinerade transporten. Detta innebär, att man kan kumulera fördragets regler med andra transporträttsliga ansvarsregler och därigenom åstadkomma en sammansmältning mellan flera olika ansvarssystem.

Samma tillvägagångssätt har möjliggjorts och även i detalj regle-

[1] Nánássy & Wick s. 9 nämner som exempel »Hochseeschiffahrtsunternehmen».

rats i fråga om inskrivna och därför under fördraget fallande fartygslinjer (art. 63). Enligt denna bestämmelse får järnvägen i fråga om sjödelen av transporten komplettera undantagen från ansvaret med exculpationsgrunder, som motsvarar vad Haagreglerna stadgar; särskilt viktiga är därvidlag undantagen för nautiskt fel och för brand. Bakom denna skapelse, vilken infördes vid revisionen 1952 och då bar artikelnumret 62, lär ligga en kompromiss mellan kontinentaleuropeisk och engelsk praxis.[2] Engelsmännen brukade i trafiken över engelska kanalen utställa konossement omfattande även järnvägstransporten, medan kontinentländerna följde metoden att utfärda en järnvägsfraktsedel omfattande även sjötransporten.

7. Den kontraherande transportören ansvarar för det främmande transportavsnittet enligt något utomstående ansvarssystem (lösning nr 4)

Denna lösning är, såsom väl kan väntas, ganska ovanlig. Den vittgående frihet att genom tarifföverenskommelser frångå järnvägsreglerna, som det internationella fördraget enligt vad ovan sagts har lämnat i art. 2 § 4, ger dock även möjligheten att på såväl järnvägssträckan som i övriga led av en kombinerad transport tillämpa såvitt fördraget angår helt »utomstående» (neutrala) regler.

Vad svensk rätt beträffar finns anledning att i detta sammanhang erinra om det redan förut berörda avgörandet *NJA 1947 s. 539*, enligt vilket en redare dömdes att betala avståndsfrakt med avseende på det första transportledet per järnväg till lastningshamnen, när transporten där avbröts på grund av krigsförhållanden.[1] Man stödde sig härvid icke på sjörätten eller järnvägsrätten utan på »allmänna frakträttsliga regler».[2] I och för sig kan denna regelgrupp uppfattas som fristående (»utomstående») i förhållande till de olika transportmedlens särskilda ansvarsregler.

Innebörden och omfattningen av den valda lösningen är osäker. »Svårigheten med denna lösning är uppenbarligen, att kategorien 'allmänna transporträttsliga regler' är så vag, att man ibland kanske ej rätt vet vad som inbegripes härunder . . . I målet var fråga om avståndsfrakt skulle utgå för landtransporten och om redaren fick täcka

[2] Se t. ex. Müllner s. 266 f.

[1] Se ovan under 2.

[2] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 42 f.

sig för vissa kostnader ur godset. Satsen om avståndsfrakt och om att 'godset skall betala frakten' kan nog utan vidare betecknas som en allmän transporträttslig regel. Man frågar sig emellertid, om domstolen skulle ha fallit tillbaka på denna diffusa kategori regler, även om det hade gällt ersättningsskyldighet för skada, som uppkommit på godset under landtransporten. Eller hade man då tillgripit järnvägsrättens regler? Eller utsträckt det sjörättsliga ansvaret till att gälla även landtransporter med motivering, att ett rederi ej får behandlas som en järnvägsförvaltning med dess mer offentligrättsligt färgade ansvar?»[3] Belägg saknas för vilket alternativ svenska domstolar här skulle föredraga.

8. Avtalade ansvarssystem utanför konventions- och lagmönstren innefattande även ett sammanhängande utomstående ansvarssystem (lösning nr 5)

Av det föregående framgår, att gällande konventioner och lagar uppställer särskilda juridiska ramar eller mönster för hur ett transportmedels regler kan genombrytas av ett annat. En konvention kan vara expansiv och en annan beredd att vika. Det förekommer också, att ett transportmedels ansvarsregler är avvisande mot alla andra transporträttsliga ansvarssystem och så att säga isolerar sig.

En särskild fråga blir nu, hur starka dessa mönster eller ramar i själva verket är. Kan man utöver dessa erkända mönster för de olika ansvarssystemens kombination eller inträngande på varandras tillämpningsområden avtala ytterligare ansvarssystem för kombinerade transporter?[1]

Den principiella utgångspunkten för ett besvarande av denna fråga måste vara, att de i konventioner och lagar tillskapade ansvarssystemen samtliga är tvingande till transportkundens favör. Det står därför transportören genomgående fritt att ge kunden gynnsammare villkor än enligt de tvingande reglerna. Sålunda kan han alltid erbjuda högre ansvarsbelopp än enligt ifrågavarande konvention eller lag (förutsatt att en konkurrensbegränsning icke står hindrande i vägen).

Man kan fråga sig, om denna princip gäller samtliga villkor enligt transportavtalet. I och för sig måste det vara ytterst svårt att avgöra,

[3] A.a. s. 94.

[1] Jfr Grönfors i SvSjT 1966 s. 1224 ff. ävensom den allmänna diskussionen rörande konflikter mellan konventioner ovan under 2 i. f.

huruvida ett villkor är mer eller mindre fördelaktigt för transportkunden, eftersom villkoret bör ses i sitt sammanhang med övriga avtalsvillkor. En generell bedömning av det ena eller det andra ansvarssystemets mer eller mindre gynnsamma karaktär stöter också på svårigheten, att man på en gång måste jämföra och addera så många olika dimensioner. Gynnsammare rekvisit för ansvarets inträde kan motverkas av en snävare begränsning av ansvarssummorna. Hur skall dylika omständigheter kunna översättas till gemensamma storheter för en jämförelse sinsemellan? Resonemang som dessa kan leda till uppfattningen, att rätten att stipulera bättre villkor blott skulle gälla i vissa avseenden, t. ex. just begränsningssummornas storlek, men att man i övrigt vore låst vid de tvingande ansvarsmönstren i stort.

En så starkt tvingande verkan torde emellertid icke böra tillskrivas konventions- och lagmönstren. Tvärtom synes man allmänt erkänna möjligheten att i exempelvis Haaglagsfart avtalsvis införa ett fullt strikt ansvar, motsvarande t. ex. försäkring på s. k. fulla villkor, och högre ansvarsgränser eller rent av slopande av ansvarsbegränsningen, om någon så skulle önska.[2] Detta skulle ju innebära en radikal omläggning av hela det ansvarssystem, som går under beteckningen Haaglagsansvar. I och för sig behövde ett sådant grepp icke innebära en ren utopi utan kunna motiveras med en önskan om att i fall av kombinerade transporter med mycket olika ansvarssystem införa ett enhetligt »overriding liability system» och därmed skapa full flexibilitet i den meningen, att godset skulle kunna dirigeras och omlastas mellan alla olika transportsystem utan att förändra transportkundens rättsliga ställning. Den tvingande karaktären i gällande transporträttsliga regler slår i sådant fall igenom enbart, om transportkundens ställning på någon konkret punkt blir sämre än enligt den eljest gällande tvingande regleringens (dvs. invoice-målets princip, NJA 1955 s. 661).[3] Den konkreta bedömningen undanröjer jämförelsesvårigheterna därigenom, att man blott behöver se om transportkundens ställning enligt slutresultatet i tvisten blir sämre än om eljest tillämplig tvingande lag

[2] Detta är innebörden av den s. k. Oxford draft, redovisad i CMI Containers 3.

[3] Jfr Ramberg i Nordisk Spedition 1965 s. 142. Professor Rodhe har fäst min uppmärksamhet på en situation utanför transporträtten, där svenska domstolar tillåtit ett avtalat system att träda i stället för ett tvingande regelsystem, ehuru resultatet ibland blir till nackdel för den skyddade parten, nämligen avtal om semesterkassor (ADD 1949 nr 21 och NJA 1949 s. 713 samt ADD 1961 nr 33). Denna lösning är motsatt invoice-målets, vilken måste anses ledande inom transporträtten.

hade legat till grund för bedömningen. Först om så befinnes vara fallet, anses den tvingande lagstiftningen vara »kränkt». I övrigt är parterna tydligen icke bundna av konventions- eller lagfästa mönster. Att de olika transportmedlens ansvarsregler icke är strikt bundna till sin egen miljö har också framgått av den tidigare undersökningen om sjörätt, landrätt och lufträtt.[4] Tekniken med ett »overriding liability system» såsom utjämnande olikheterna mellan olika transportmedels ansvarsregler skulle kunna illustreras enligt vidstående skiss (fig. 7), där den kontraherande transportören kan men inte behöver vara densamma som någon av de verkställande transportörerna.

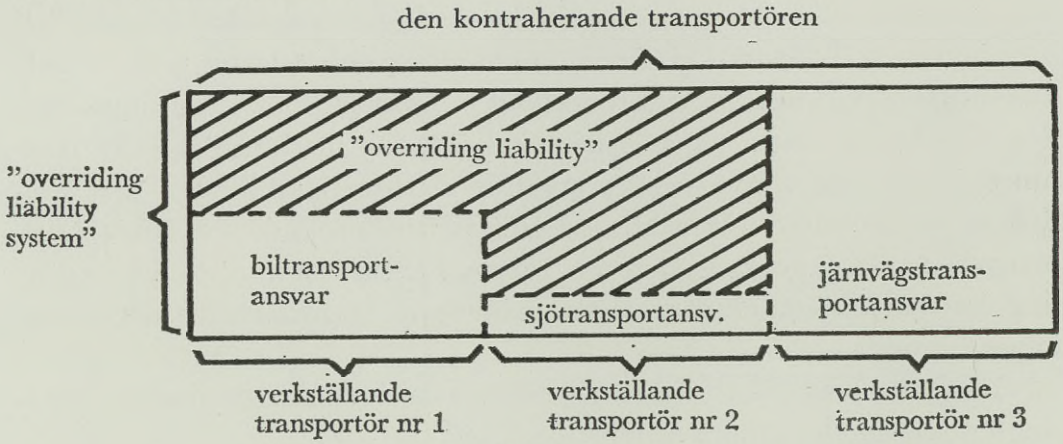

Fig. 7.

Mot bakgrunden av det nu sagda skall anges några resultat, vartill man kommer i ett par konkreta fall.

Antag att man har att göra med en kombinerad transport bil—båt—bil. Den förste landtransportören önskar sluta transportavtal om hela transporten med kunden. Om det visar sig vara mindre lämpligt för honom att utfärda konossement för hela sträckan, täckande även sjösträckan såsom ett regelrätt konossement,[5] blir han hänvisad till att i stället lägga exempelvis landrättsliga regler till grund för sin

[4] Ovan under 2.

[5] Ovan Kap. I:11 har hävdats, att dispositionsrätt över ett fartyg icke utgör en nödvändig förutsättning för behörighet att utfärda konossement. I den mån den motsatta uppfattningen följes, närmast med stöd av svenska tolkningsdata, kan landtransportören icke ifrågakomma som transportör enligt Haaglagen och som konossementsutfärdare annat än om han åtminstone befraktar en del av fartyget. En delbefraktning brukar anses angå icke vilken ideell andel som helst av ett fartyg utan blott en viss bestämd större del, t. ex. »hälften av fartygets lastutrymme» (NJA 1948 s. 714) eller lastrummet för lucka 3. Jfr Tiberg i Festskrift till Nial s. 522. I sådana fall har befraktaren ej längre något inflytande på dirigeringen av fartygets resa. Jfr Ramberg s. 36.

ställning som transportör, även med avseende på sjösträckan.[6] Gäller det trailer-trafik har, såsom förut utretts, CMR öppnat vägen för en sådan anordning. Är det fråga om containers, faller situationen däremot utanför konventionsmönstrets tillämpningsområde.[7] Det kan då bli aktuellt för landtransportören att genom en paramountklausul avtalsvis underkasta sig den tvingande regleringen utanför dess eget tillämpningsområde i så måtto, att CMR-lösningen överenskommes även för containers, alltså ett slags paramountklausul för situationer där ingen »vehicle» i konventionens mening finns. Därmed skulle landtransportören uppnå att samma regler gäller för trailers och containers, vilket kan motiveras av att hanteringen av godset i båda fall är synnerligen likartad — i särskilda behållare enhetslastat gods — och att landtransportören vid mottagandet av godset på avsändningsorten ofta nog kanske inte vet, om det skall sändas med trailer eller container. Enhetliga ansvarsregler medför därför flexibilitet i den meningen, att kundens rättsställning blir helt oberoende av vilket hanteringssätt som landtransportören väljer. Frågan är nu, om denna lösning kan avtalas eller om några tvingande transporträttsliga regler lägger hinder i vägen.

När denna fråga skall besvaras, tycks man ha möjligheten att argumentera enligt flera olika linjer.

Ett okomplicerat sätt att argumentera är följande. Att införa landregler på sjösidan är alltid möjligt, så länge Haaglagens tvingande ansvar i det konkreta fallet icke skulle föra till ett för transportkunden bättre resultat. Detta inträffar exempelvis vid lättkollin, där den sjörättsliga kollibegränsningen blir fördelaktigare än den landrättsliga kilobegränsningen. När så visas bli fallet, låter sig Haaglagen inte förträngas.

Mera invecklat blir till sina konsekvenser följande resonemang. CMR har reglerat sitt förhållande till Haaglagen i art. 2. Konventionen får härigenom anses icke undanträngа Haaglagen från dess »naturliga» tillämpningsområde utan blott tillhandahålla en regel om lokaliseringen av skadan. Skall skadan enligt denna regel anses icke ha inträffat till sjöss, då skall landrättsliga regler tillämpas, och detta

[6] Det må understrykas, att det här förda resonemanget hela tiden angår rättsförhållandet mellan transportkunden och den kontraherande landtransportören. Att denne senare med avseende på trailern eller containern ingår ett transportavtal med redaren är en annan sak, liksom att i detta förhållande konossement utfärdas (eller åtminstone kan krävas utfärdat).

[7] Jfr t. ex. Precht s. 48.

innebär då blott, att man i själva verket befinner sig utanför Haaglagens räckvidd.

De till detta resonemang anknutna komplikationerna härrör från den omständigheten, att lokaliseringen ej är så enkelt konstruerad i art. 2. Regeln omfattar i själva verket två led. För det första skall en lokalisering ske med hänsyn till *skadan*. Denna del av regeln överensstämmer väl med vanligen i svensk sjörätt antagna bevisregler, ty principiellt anses den skadelidande själv skola bevisa att skadan uppkommit inom redarens arbetsområde.[8] För det andra skall en lokalisering ske med hänsyn till skadans *orsak*. Denna del av regeln är utformad med två delrekvisit. Det räcker inte att skadan visas icke ha orsakats av fel eller försummelse av biltransportören, utan därutöver kräves, att skadan visas ha orsakats av någon händelse, som endast kunde ha inträffat under sjötransporten.[9] Antag att det är utrett, att varken biltransportören eller hans folk visat vårdslöshet men att skadan kan ha uppkommit lika väl av godsets omskakning på en dålig landsväg som av häftig sjögång. Eftersom det i det antagna fallet förutsättes röra sig om lättkollin, vill kunden helst ha Haaglagen och dess ansvarsbegränsning till 1.800 kr per kolli i tillämpning. Han säger därför, att transportören måste exculpera sig, eftersom Haagreglerna ger ansvarsfrihet för *varje annan orsak* som icke visas bero av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar (punkten q). Transportören, som helst vill ha den för honom förmånligare CMR i tillämpning, svarar att den skadelidande skall föra bevisning om att skadan icke inträffat under landtransporten utan endast kan ha uppkommit genom sjötransporten. Här strider de båda konventionerna mot varandra, och kunden kommer i sämre läge i det enskilda fallet, om CMR tillämpas. I så fall bör Haagreglerna med tvingande kraft slå igenom, i varje fall när man inte längre befinner sig inom CMR:s eget tillämpningsområde utan blott avtalsvis har underkastat sig dess system. Så snart man däremot befinner sig inom CMR:s eget tillämpningsområde kan väl däremot göras gällande, att antagandet av den senare konventionen innebär en precisering av innebörden i

[8] Motsatt regel har dock tillämpats av HD i ett fall där risk för sammanblandning av olika kollin förelegat, NJA 1962 s. 770. Se ang. innebörden av detta rättsfall Grönfors i SvJT 1967 s. 602 ff. med hänv. Selvig i Lov og Rett 1965 s. 269 har möjligen antagit ytterligare en annan regel, jfr dock a.a. s. 256 ff.

[9] Bevisregeln i art. 2 har behandlats ovan under 5.

den tidigare konventionen, och ingen konflikt skulle då anses föreligga mellan konventionerna.

En tredje linje att argumentera efter är följande. Haagreglerna gäller blott i fråga om bortfraktare i den mening, som anges i 1 § a, och härunder faller icke en biltransportör i denna sin egenskap. Han kan därför avtala vad han vill så länge inte allmänna förmögenhetsrättsliga regler av tvingande karaktär lägger hinder i vägen (t. ex. regeln om jämkning av uppenbart obilliga avtalsvillkor enligt skuldebrevslagen 8 § m. fl. lagrum). Att en så snäv begränsning av bortfraktaregenskapen icke bör antas har emellertid utretts redan tidigare (Kap. I: 11).

En fjärde argumentationsmöjlighet är följande. Haagreglerna tillkom under helt andra tidsförhållanden än våra; någon tanke på integration mellan olika transportmedel och en därav betingad rationaliserad godshantering förefanns naturligen icke. Man får därför ej vara alltför sträng när man drar upp gränserna för de tvingande Haagreglernas tillämpningsområde. Tvärtom är en viss frihet i »tolkningsstilen» nödvändig för att harmonisera de äldre reglerna med den nya situationen. Hela CMR art. 2 får därför betraktas såsom icke varande i konflikt med Haagreglerna utan blott innebära en lokalisering av skadan till landdelen eller sjödelen av transporten. Då föreligger ej heller något hinder för att avtalsmässigt utvidga CMR utanför dess eget tillämpningsområde.

En femte variant är att utgå från det senast förda resonemanget men sätta en »spärr» för tolkningsfriheten litet tidigare. Konventions- eller lagmönstret skulle då jämföras med den avtalsvis genomförda lösningen med avseende på vem av de inblandade transportörerna som är mest solvent, vem som har den direkta kundkontakten samt vem som utför huvudparten av transporten och därför kan antas känna mest ansvar för densammas riktiga genomförande. Om man jämför dylika faktiska moment i de båda situationerna och förutsätter att biltransportören är en liten åkare samt att sjötransporten går över Atlanten, kommer man till resultatet, att landreglerna icke bör godtas för hela transporten med container. Tyngdpunkten i transporten ligger i oceanöverfarten och den lille åkaren bör i sådana sammanhang icke få kunna spela sjötransportörens roll, även om han har den direkta kundkontakten. Är det däremot fråga om en stor och solvent biltransportör, kan läget te sig annorlunda, ehuru lösningen med landregler över Atlanten onekligen vid första påseende förefaller onaturlig.

Vilken argumentering man än väljer kommer man tydligen fram till att utrymmet för att avtalsvis överföra CMR:s trailer-lösning till containers, dvs. konventionens mönster till en situation utanför konventionens eget tillämpningsområde, är mycket stort. Denna teknik har även begagnats i avtalsvillkor för lastbilstransportörer och är, vad Sverige beträffar, numera allenarådande i fråga om de stora lastbilstransportörerna. Därvid är det dock noga taget fråga om att ansvarssystemet enligt av företagen själva tillskapade villkor (i stora drag erinrande om CMR) utsträckes till att begagnas på sjödelen av transporten. Som några särdrag kan antecknas, att ansvarsmaximum satts till 200 kr. per bruttokilo samt att landvillkoren gäller undantagslöst för sjötransporter i Östersjön och Öresund.

(30)
»Vid sådan kombinerad land- och sjötransport med färja dels inom Norden och dels från och till den europeiska kontinenten öster om linjen Hirtshals-Kristiansand, där godset är lastat på vägfordon eller järnvägsvagn eller befordras som enhetslaster i storbehållare (containers), flats och dylikt, svarar dock ASG enligt dessa ansvars- och befordringsbestämmelser.»
(ASG:s ansvars- och befordringsbestämmelser 10 § andra st.)

Ett annat exempel kan man hämta från kombinerade transporter tåg—båt—tåg. Såsom framgått av det tidigare (ovan under 5 och 6, lösningarna 2 och 3) kräves för järnvägsansvarets utsträckande över sjön ett inskrivningsförfarande. Antag nu, att vederbörande järnvägsförvaltningar och rederi nöjer sig med att inbördes avtala, att järnvägsansvaret skall utsträckas till att omfatta hela transporten på samma sätt som om en inskrivning skett. Har en dylik överenskommelse samma rättsverkan som en inskrivning i enlighet med konventionens regler? Mellan de avtalande parterna, dvs. vederbörande järnvägsförvaltningar och rederi, kan ett avtal med angivna innehåll alltid slutas med verkan mellan parterna inbördes. Annorlunda förhåller sig saken när det gäller transportkunderna. Oberoende av en dylik intern överenskommelse mellan transportörerna måste nämligen transportkunderna antas kunna rikta ersättningskrav gentemot sin kontraherande transportör på grund av de tvingande Haagreglerna, när det gäller skador uppkomna under sjödelen av transporten. Den svenska Haaglagen innehåller avslutningsfrasen: »Lagen medför ej ändring i vad särskilt är stadgat angående vissa sjöfartslinjer vilka i anslutning till järnvägslinje utföra internationell transport.» Härigenom har reglernas tvingande verkan begränsats i förhållande till järnvägsfördra-

get. En förutsättning härför får dock anses vara, att fördragets egna bestämmelser angående ansvarets utsträckning till sjötransporter verkligen iakttas. Om så icke är fallet, viker — såvitt framgår motsättningsvis av den citerade bestämmelsen — ej de tvingande Haagreglerna för en överenskommelse om annat ansvarssystem, för såvitt transportkunden i det konkreta fallet därigenom skulle komma i ett sämre läge. Blir läget detsamma eller rent av bättre, finns däremot naturligen intet hinder. Detta gäller vare sig fartygslinjen i fråga är inskrivningsbar eller icke; i sistnämnda fall befinner man sig visserligen helt utom konventionens tillämpningsområde, men i sådant fall är det ju alltjämt möjligt att avtala för transportkunden mera fördelaktiga ansvarslösningar, denna (om den är mera fördelaktig) lika väl som andra.

De hittills diskuterade exemplen på ett avtalat ansvarssystem utanför konventions- och lagmönstren innebär, att ett konventionsmönster avtalsvis har överförts till en situation utanför mönstrets angivna tillämpningsområde. Ett annat och mera genomgripande exempel är, att man för hela transportsträckan avtalar ett ansvarssystem, som är helt utomstående i förhållande till samtliga deltagande transportmedel (lösning nr 5). Ett dylikt »overriding liability system» måste givetvis alltjämt, såsom strax skall närmare exemplifieras, i alla avseenden vara minst lika förmånligt eller förmånligare för kunden än de eljest gällande. Om i ett konkret fall slutresultatet för kunden enligt det avtalade systemet skulle bli sämre, slår den eljest gällande tvingande regleringen igenom.

Det amerikanska företaget Sea-Land har i sin inrikestrafik tillskapat en ansvarsordning, som i fråga om sjödelen av transporten går längre i transportkundens favör än Haagreglerna. Tarifferna är så konstruerade att de normalt inkluderar sjöförsäkring. I dylika fall åtar sig Sea-Land gentemot kunden ett ansvar, som omfattar även skada till följd av brand, kollision, strandning osv. Däremot omfattas ej krigsrisk, utan transportkunden måste för att skydda sig mot sådana skador uppge värdet på sändningen, varefter Sea-Land ombesörjer vanlig varuförsäkring för krigsrisk. Summamässigt täckes godsets fakturavärde, och de begränsningar som finns per trailer eller fartyg är högt satta. Systemet är i princip enhetligt för både sjö- och landdel av transporten, dock att det i fråga om preciseringen av de risker som täcks skiljes mellan dels den tid då godset är »waterborne» och dels den tid när det befinner sig till lands under transport eller mellanlagring i hamn.

(31)

Coverage

»When cargo is insured by Sea-Land Service, Inc. against marine adventures and perils the liabilities assumed by Sea-Land Service, Inc. are:

(a) While waterborne: The risks of perils of the seas or other navigable waters, fire, collision, stranding, jettisons, assailing thieves, barratry of the master or mariners, explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, latent defect in the machinery, hull of appurtenances of the vessel, faults or errors in the navigation and/or management of the vessel by the Master, Mariners, Mates, Engineers or Pilots and all other like perils or misfortunes, that have or shall come to the hurt, deriment or damage to the said goods and/or merchandises or any part thereof, including General Average and/or Salvage and/or Special Charges.

(b) While on decks, piers, wharves or elsewhere on shore and on land conveyances: The risk of fire, lightning, sprinkler leakage, explosion, windstorm, hail, contact with vehicles or aircraft and/or objects falling therefrom, flood, earthquake, landslide, avalanche, volcanic eruption, the rising of navigable waters, collision, derailment or any accident to the conveyance and/or subsidience of docks and/or structures.

Liability of Carrier under this tariff

Where a loss covered under this tariff only occurs while the merchandise is aboard the vessel or in the course of loading thereon, or discharging therefrom, the carrier's liability for loss or damage shall be the actual amount of the loss, but in no event to exceed the invoice value of the goods damaged including freight if earned; or if no invoice, then fair market value at port of loading including freight if earned. General Average and Salvage Charges shall be indemnified in full.

In no event will the carrier's liability for loss or damage exceed $ 500,000 per trailer or $ 20,000,000 per vessel and in the event of a loss exceeding in the aggregate $ 20,000,000 said amount shall be prorated among shippers participating in the loss according to the value of the shipments as described above.»

(Sea-Land Service, Inc.: Domestic Tariff.)

Ett annat amerikanskt storföretag i transportbranschen, Matson Navigation Company, har på motsvarande sätt begagnat en mycket vidsträckt ansvarighet till att överbrygga skillnaden mellan de olika transportmedlens artegna ansvar. Till grund härför ligger en open-cover-försäkring (Open Marine Insurance Contract), täckande alla väsentliga skadefall under det att godset är i Matsons besittning. Detta konossement utgör alltså vad som brukar kallas en »insured bill of lading». Till det mest karakteristiska i denna försäkring hör, att försäkringsgivaren uttryckligen förklarar sig sakna regressrätt gentemot transportören eller dennes medhjälpare och agentur, godsförvarare

osv. Ingenting i konossementsvillkor, certepartibestämmelser eller andra villkor i transportavtalet skall förminska omfattningen av försäkringen. Försäkringsinstitutet har därmed utnyttjats som ett medel att åstadkomma ett »overriding liability system». Problem rörande förhållandet till tvingande lagar och konventioner bortfaller. Av likartat slag är »Grace Line Sponsored Insurance 'Door-to-Door' Seatainer Movements».

(32)

License Clause

»10. This insurance is not to be prejudiced by any liberties, conditions, clauses, limitations, exceptions or exemptions contained in bills of lading, charter parties, contracts of affreightment and/or other contracts or agreements between the shipper and the carrier, but it is agreed that the Assured will not enter into any agreement releasing the carrier from customary minimum liability. Also, this insurance shall not be prejudiced by bills of lading and/or bills of sale and/or invoices and/or other documents calling for delivery to or by the Assured at a seaport where the responsibility and/or insurable interest of the Assured attaches at or continues to interior place or places.

Subrogation Clause

28. It is hereby understood and agreed that in the event of loss or damage hereunder, no right of subrogation shall be given these Underwriters directly or indirectly against the Assured and/or any subsidiary and/or affiliated company in any capacity whether as common or private carriers, warehousemen, bailees, agents or otherwise, or against any vessel or craft owned, managed, operated, represented or chartered by them or any of them, except in General Average or in event of deviation. For the purposes of this insurance, On Deck stowage against an Under Deck bill of lading is not to be considered a deviation. However, it is specifically understood and agreed that these Underwriters shall have full rights of subrogation against truckers and draymen acting as Matson Navigation Company drayage agents except in respect to loss or damage caused by defects in Matson Navigation Company equipment.

Bill of Lading Clause

11. The Assured is not to be prejudiced by the presence of the negligence clause and/or latent defect clause in the bills of lading and/or charter party. The seaworthiness of the vessel and/or craft as between the Assured and this Company is hereby admitted, and this Company agrees that in the event unseaworthiness or a wrongful act of misconduct of shipowner, charterer, their agents or servants, shall directly or indirectly cause loss or damage to the cargo insured by sinking, stranding, fire, explosion, contact with seawater, or by any other cause of the nature of any of the risks assumed in the policy, this Company will (subject to the terms of average and other conditions of the policy) pay to an innocent Assured the resulting loss.»

(Matson Navigation Co.)

(33)
»*Coverage*

Coverage may include cargo of every kind and description, other than refrigerated, for which a Bill of Lading has been or will be issued indicating that cargo is shipped in cargo containers on which the Assured may have instructions by shippers and/or consignees or other parties of interest to provide insurance. Each shipment is to be separately insured and this insurance is to be of the same force and effect as if a separate policy were issued to each individual owner, shipper, or consignee.

Conditions

1. To pay for physical loss and/or damage from any external cause whatsoever (excluding those risks excepted by the F. C. & S. R. & C. O. Warranties) irrespective of percentage.

Unless otherwise agreed, merchandise insured hereunder while on docks, wharves, quays or elsewhere on shore and/or during land transportation is also covered, irrespective of percentage, against loss, damage or expense caused by fire, sprinkler leakage, lightning, cyclone, derailment, and/or any accident to the conveyance, collapse and/or subsidence of docks, wharves, quays, piers, bulkheads, platforms, and/or any building thereon.

Including Warehouse to Warehouse clauses and other American Institute Cargo Clauses.

Including the risks of War, Strikes, Riots and Civil Commotions as per American Institute Clauses when instruction to insure against these risks are received by the Assured prior to shipment. Premium at rates prevailing at time of shipment.»

(Grace Line Sponsored Insurance »Door-to-Door» Seatainer Movements.)

På den okodifierade svenska biltransporträttens område har man sedan länge åstadkommit ett i viss utsträckning enhetligt ansvarssystem. ASG:s tidigare biltransportvillkor, vilka varit mönsterbildande för hela branschen, upptog nämligen en särskild klausul, enligt vilken bestämmelserna sades gälla allt gods, som befordrades genom ASG i dess samlastningstrafik med järnväg och/eller dess transportförmedlingsverksamhet med bil, vare sig transporten skedde med lastbil, järnväg eller som kombinerad transport mellan dessa transportmedel (för speditionsverksamhet och utrikes samlastningstrafik gällde och gäller alltjämt särskilda bestämmelser). Villkoren avsågs alltså bli tillämpliga på transporten i dess helhet, även om denna skulle gå delvis med bil och delvis med järnväg. En enhetlig reglering har synts vara särskilt önskvärd, därför att det blivit så vanligt med dörr-till-dörr-transporter, där bil hämtar varor i säljarens lager och befordrar dem till järnvägsstation för vidaretransport med järnväg, varefter bil tar hand om godset på mottagningsstationen och transporterar detsamma ända fram till mottagarens lager.[10] Systemet öppnar också

[10] Jfr Grönfors i NFT 1963 s. 258 f.

möjligheten för transportören att fritt välja mellan lastbil och järnväg för godsets befordran, allteftersom det blir billigast för kunden, utan att ansvarsförhållandena ändrar sig. I 1967 års villkor har den vidsträckta tillämpligheten utsagts omfatta all godsbefordran som ASG åtagit sig, »oavsett vilka transportmedel som kommer till användning» (§ 1). Sjö- och lufttransporter förklaras senare skola bedömas enligt sina artegna regler med visst undantag (§ 10, förut citerad såsom klausulerna nr 29 och 30), varför resultatet blir, att all landtransport genomgående underkastas ASG-villkoren.

Ett målmedvetet försök att lösa de kombinerade transporternas ansvarssystem med hjälp av ett »overriding liability system» innebär ett uppgjort förslag till konvention, vilket utarbetats av en arbetsgrupp inom Comité Maritime International och redovisats i publikationen CMI Containers 4 (fransk version i CMI Containers 5). Konventionsförslaget, som går under benämningen Genoa draft, reglerar rättsförhållandet mellan å ena sidan transportkunden och å andra sidan den som gentemot denne avger ett transportlöfte avseende hela den kombinerade transporten, i förslaget benämnd Combined Transport Operator (CTO). Som sådan kan uppträda lika väl en av de verkställande transportörerna själva som någon annan, exempelvis en speditör som avger dylika transportlöften. Ansvaret för denne »operator» ligger mycket nära järnvägsansvaret enligt CIM och biltransportansvaret enligt CMR och kan karakteriseras som ett slags medelproportional för transporträttsligt ansvar över huvud. CTO ingår i sin tur avtal med transportörerna för varje avsnitt, och i dessa rättsförhållanden gäller nu rådande tvingande konventionsregler. Transportkunden får med denna anordning i sitt förhållande till CTO ett enhetligt ansvarsskydd för godset under hela transporten. För att hindra uppkomsten av »konflikter med konventioner» — eftersom det enhetliga ansvarssystemet icke är det för kunden allra fördelaktigaste utan har begränsats till ett genomsnittligt ansvar — sägs ansvaret enligt konventionsförslaget skola »ta över» andra eventuellt tillämpliga regler, vilka ju som nyss sagts alltjämt reglerar rättsförhållandet mellan CTO och dem som gentemot honom framstår som transportörer.

Av den föreslagna konventionstexten må här fullständigt återges blott följande två artiklar:

»*ARTICLE 4.*

The Combined Transport Operator shall be liable for any loss, damage or delay incurred from the time the goods are taken in charge by him,

until the time of their delivery to the Consignee at the final place of destination as provided in the Combined Transport Bill of Lading.

The Combined Transport Operator shall be relieved of liability for any loss, damage or delay arising or resulting from:

a) Insufficiency of packing where the Shipper undertakes such operation;
b) Deficiency in a cargo container when such a container is supplied by the Shipper;
c) Inherent vice or nature of the goods;
d) Any other cause or event which the Combined Transport Operator could not avoid, or the consequences whereof he could not prevent either personally or through his servants, agents or independent contractors in the fulfillment of the transport.

ARTICLE 8.

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.»

I det slutliga förslag, som överlämnats till CMI:s internationella underkommitté för containerfrågor och redovisats i publikationen Containers 6, har dessa idéer utvecklats vidare på följande sätt. CTO bär ett enhetligt ansvar för hela den kombinerade transporten, utformat efter mönster av CMR. Eftersom CTO kan vara lika väl en redare eller speditör som en biltransportör eller annan företagare, är det dock icke fråga om att utsträcka det artegna ansvarssystemet till det främmande transportavsnittet utan om att införa ett enhetligt CTO-ansvar för hela transporten. I den mån CTO kan visa, att skadan har uppkommit under sjödelen av transporten, gäller emellertid Haagreglerna (i genom Visbyreglerna modifierad form). CTO kan då åberopa exempelvis nautiskt fel som grund för ansvarsbefrielse och åstadkommer därmed i hithörande avseende en uppdelning av ansvaret efter de artegna reglerna. Lösningen kan därför karakteriseras som ett slags mellanting mellan sammanknytningsmetoden (lösning nr 1) och enhetsmetoden (lösning nr 5).

9. Kombinationer av olika lösningar

Som en ytterligare variant måste man uppmärksamma tillvägagångssättet att kombinera två eller flera av de härmed angivna lösningarna.

Så kan tillämpas olika lösningar för olika element i transportöransvaret, t. ex. en för rekvisiten för ansvarets inträde och en för ansvarets summamässiga begränsning.

Detta må framstå som en komplikation ur viss synvinkel, men metoden har icke blott teoretiskt intresse utan har begagnats åtminstone i ett betydelsefullt sammanhang. Härmed åsyftas Rominstitutets (Unidroits) förslag till internationell konvention om kombinerade transporter 1963[1] och det överarbetade expertförslaget 1966.[2] Dels bestämmes den kontraherande transportörens ansvar för transportavtalets uppfyllelse (redovisningsansvar, fortskaffningsansvar etc.) av varje särskilt transportavsnitts artegna regler (lösning nr 1). Dels föreskrives, att ersättningsansvaret (vårdansvaret) i vad avser den summamässiga ansvarsbegränsningen ej får vara lägre än som bestämmes i en följande paragraf av konventionsförslaget, där särskild gräns anges. Detta sistnämnda tillvägagångssätt innebär i berörda avseende ett »overriding liability system» (lösning nr 5). Dels slutligen gäller subsidiärt ett presumtionsansvar, dvs. ett »utomstående» ansvarssystem, för den händelse de nu refererade bestämmelserna ej är tillämpliga, nämligen när man ej vet var under transporten skadan förorsakades. Denna uppbyggnad av ansvarssystemet kan förefalla komplicerad. Från kommersiellt håll har den dock karakteriserats som »une solution adéquate».[3]

Förslaget 1963 och 1966 art. 12 lyder i här berörda delar som följer:

»1. Le transporteur principal est responsable de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite des contrats conclus par lui en vue d'assurer le transport international combiné. Cette responsabilité est déterminée d'après les règles qui régissent ces contrats.
2. De même, la responsabilité du transporteur principal pour le préjudice résultant de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite de ses obligations lorsqu'il effectue lui-même ou par des personnes dont il répond en vertu de l'article 11 [1966:10] un des transports ou une des transmissions [1966: opérations accessoires] que comporte le transport international combiné, est déterminée par les règles qui auraient [1963: régi des contrats concernant de tels transports ou transmissions, qu'il aurait fait exécuter par des cocontractants, s'il ne les avait effectué lui-même ou par des personnes dont

[1] U.D.P. 1963. — Etudes: XLII, Transport combiné. Doc. 29.
[2] Unidroit. Doc. 32
[3] Les transports par containers. Rapport du Groupe de Travaille »Commerce Extérieur — Marine Marchande», Mai 1966 (stencil), s. 20.

il répond en vertu de l'article 11.] été applicables s'il avait conclu avec l'expéditeur un contrat distinct pour ce transport ou pour cette opération. 3. Dans [1963: les cas prévus] le cas prévu au paragraphe premier, la responsabilité du transporteur principal ne eut être inférieure à celle visée aux articles [1963:12, 14, 15 et 16] 13, 14, 15 et 19 dans la mesure où des actes ou omissions du transporteur [1966: principal lui-même] ou des personnes dont il répond en vertu de l'article [1963:11] 10 [1963: auraient contribué] ont contribué préjudice. [1963: Il en est de même lorsque la responsabilité du co-contractant se trouve supprimée ou réduite en raison de leurs actes ou omissions.]

Det subsidiära presumtionsansvaret framgår av närmast föregående paragraf, jfr den kortfattade kommentaren i 1963 års förslag s. 39: »La règle de l'article 12 pourtant, comme dit auparavant, ne peut pas être employée dans les cas où l'article 13 est applicable, c'est-à-dire lorsqu'il peut être constaté au cours de quel transport ou de quelle transmission est survenue l'inexécution ou l'exécution imparfaite de laquelle résulte le préjudice causé à l'expéditeur.»

Samma ansvarsordning fanns i Bagges utkast av 1962,[4] men 1963 och 1966 års förslag är förtydligade på denna punkt. Ett tidigare förslag från 1949 begagnade också metoden att kombinera olika lösningar, men på ett annat sätt. Om det fanns en internationell konvention, som täckte vederbörande transportavsnitt, skulle denna gälla (alltså normalt lösning nr 1). Men om icke, oavsett huruvida detta berodde på att transporten icke var inbegripen i en gällande konvention eller att man ej visste var under transporten skadan inträffat, föreskrev förslaget ett presumtionsansvar, dvs. ett »utomstående» ansvarssystem. Detta system var dock blott subsidiärt i den meningen, att det kompletterade de gällande konventionerna, och hela konventionsförslaget var för övrigt tänkt att vara dispositivt.[5]

Även konventionsförslag, utarbetade inom ramen för CMI, kan uppvisa exempel på kombinationer av olika lösningar. Sålunda har »Network draft» adopterat lösning nr 1 utom i vad avser sådana fall, där man ej vet i vems vård godset befann sig vid skadetillfället, vilka regleras enligt lösning nr 5 (ett »utomstående» ansvarssystem, nämligen ett särskilt presumtionsansvar).[6]

[4] U.D.P. 1962. — Etudes XLIII. Transport combiné. Doc. 28.
[5] Prodromidès i Liber amicorum (Festskrift till Bagge) s. 183 f.
[6] Se CMI Containers 6.

10. Särskilt om kombinerade transporter av enhetshanterat gods

Vilket kolli eller paket som helst kan i och för sig göras till föremål för en kombinerad transport. Verklig ekonomisk betydelse har emellertid de kombinerade transporterna fått först genom införandet av enhetshantering i stor skala.[1] Genom att godset sammanhålls i stora enheter, vilka lätt och snabbt låter sig hanteras maskinellt med truckar, kranar eller liknande utrustning, kan godset utan de svårigheter som uppkommer vid konventionell omlastning förflyttas mellan olika transportmedel. Härigenom har dörren öppnats till en omstrukturering av hela transportväsendet — en integration mellan framför allt land- och sjötransporter — vilken i historisk belysning säkerligen kommer att framstå som en milstolpe i transportväsendets utveckling. Samtidigt medför den omständigheten att ett betydande antal containers eller trailers hålles i ständig cirkulation mellan olika orter tillkomsten av ett verkligt transportsystem. Men containerhantering är icke nödvändigt förbunden med kombinerade transporter utan förekommer även vid port-to-port-trafik som en redarens rationalisering av lasthanteringen och vid genomgångstrafik (t. ex. oceanfartyg—lokalfartyg). Som en bakgrund till de följande anmärkningarna om de med enhetshantering förbundna juridiska svårigheterna blir det nödvändigt att i korthet slå fast några transporttekniska fakta.

Den mest avancerade formen av enhetshantering erbjuder användandet av trailers och containers.[2] Den moderna lastbilssläpvagnen är helt överbyggd, ett låsbart metallskal, som lastas och lossas ombord på de med särskilt bildäck utrustade specialfartygen enligt metoden »roll on — roll off». Även containern utgör i sin utvecklade form ett låsbart metallskal, vanligen med numera antagen standard 8×8×20 fot i storlek.[3] Den typiska containerhanteringen är till skillnad från

[1] Internationellt erkännes ett svenskt rederiföretag, Svenska Lloyd, ha varit pionjär i fråga om pallhantering av enhetslaster. Se t. ex. Oram s. 83.

[2] En allmän orientering om containerfarten ger Rinman i SvSjT 1967 s. 115 ff. Jfr för det närmast följande Grönfors i FJFT 1968 s. 291 ff.

[3] Gorton i Ekonomiskt forum 1965 s. 54 f. beskriver sammanfattningsvis containern som »ett transportredskap, vari man kan sammanföra ett flertal kollin till en större transportenhet. Den kan vara tillverkad av olika slags material, den kan ha skiftande form, från cylinder till kub, och är försedd med någon fastgöringsanordning för att underlätta lastning och lossning. Behållaren bör måhända vara helt sluten för att gå in under containerbegreppet och bör vidare kunna låsas eller plomberas». I CMI Containers 1 s. 4 sägs: »A container is a closed but not necessarily a locked package of varying form, size and con-

trailerhanteringen vertikal enligt metoden »lift on — lift off», men kan givetvis med truckar göras horisontell för att bättre passa i kombination med trailerhantering. För landtransport kan containern sättas på järnvägsvagn eller på ett underrede för landsvägstransport. Den kan vara avsedd för styckegodstransport eller utrustad som vätske- eller kylbehållare, i sistnämnda fall försedd med särskilt kylmaskineri.

Icke allt gods lämpar sig för containerhantering, och man söker därför vinna fördelarna av enhetshantering även genom enklare anordningar. En del gods av masskaraktär, exempelvis pappersbalar, hanteras med fördel på pallar eller lastflak med samma bottenmått som de standardiserade godsbehållarna. Sådana pallar, vilka är gjorda i trä eller metall, kan vara försedda med en partiell överbyggnad och anordning, varigenom en presenning kan dras över lasten och eventuellt även plomberas. Annat gods, som vissa trävaror, kan bandas i enheter som ungefär motsvarar containerns yttermått och på så sätt enhetsbehandlas. I de ovan som nr 26 och 27 citerade ansvarsklausulerna talas, just med sikte på pallhantering och liknande metoder, om »containerised or otherwise unitised goods».

Vad vill man nu uppnå med enhetshanteringen? Kunden kan tillhandahållas en sammanhängande transport, där förut ett flertal separata transporter måste organiseras. Man undviker omlastningar av enskilda kollin, vilka dels alltid måste innebära risker för skador och dels verkar fördröjande. Den både faktiskt och rättsligt komplicerade situationen i hamnarna skär man med den nya hanteringsmetoden igenom, vilket skall minska kostnaderna samt öka snabbheten och säkerheten. Från stöldsynpunkt är godset under hela transporten bättre skyddat än när det hanteras såsom enstaka kollin. Fartygens

struction repeatedly used for transport of bulk cargo in units or quantities too large for manual handling or for transport of general cargo consolidated into such units as to make mechanical handling necessary.» The Maritime Law Association of the United States har genom sin Bill of Lading Committee i rapport av den 6 april 1966 (Doc. No. 504, May 1966) föreslagit följande definition: »For the purpose of this Convention, a container is a large, partially or completely enclosed receptacle of any shape, designed for repeated use by two or more carriers in the transportation of goods in bulk or in multiple units.» Mängder av andra legaldefinitioner har försökts, men hittills utan övertygande framgång. Det är möjligt att containern inte kan beskrivas mera precist än den tomma honungsburk, som Nalle Puh i A. A. Milnes klassiska barnbok ger Eyore i present på dennes födelsedag, nämligen som »a useful pot to keep things in».

liggetid, som är så dyrbar, pressas ned till ett minimum genom den snabba lastningen och lossningen. Slutligen kan transportväsendets tjänster med den ökade snabbheten och integreringen mellan olika transportmedel substituera andra icke längre lika effektiva tjänster, t. ex. överta funktionen av en företagares lager på främmande marknad genom att minska hans behov av lagerhållning, onödiggöra filial genom att godset sändes direkt till kundens dörr etc.[4]

Vinner man också allt detta? Denna fråga är inte alldeles lätt att besvara. Teoretiskt måste vinsterna bli oerhörda, men praktiskt inverkar en rad olika förhållanden utan tvivel mer eller mindre dämpande.

De juridiska svårigheter som enhetshanteringen orsakar sammanhänger därmed, att de traditionella rättsreglerna om ansvar o. d. är avpassade efter konventionell godshantering. Särskilt märks detta i fråga om Haagreglerna, vilkas tillämpning i containerfall erbjuder svåra juridiska problem. En uttömmande behandling och analys av dessa har icke sin plats inom ramen för detta arbete, utan framställningen skall begränsas till några exempel, varigenom arten av svårigheter torde belysas.[5]

En generell nyckel till lösningen av uppkommande problem har ibland efterlysts. Sålunda har den meningen framförts, att containern vore att anse som en utanför fartyget befintlig del av fartyget och dess lastrum, på liknande sätt som bogserbåten av somliga uppfattas som en utanför fartyget befintlig del av fartygets egen motor. Härur skulle följa en rad rättsliga konsekvenser, t. ex. att fob-förpliktelsen vore uppfylld när godset lagts i en i hamnen uppställd container, att ombordkonossement redan då kunde utfärdas, att konossement för hel container aldrig kunde utfärdas osv.[6] Ett dylikt sätt att argumentera torde, med den skandinaviska juridikens starkt kritiska inställning mot s. k. begreppsjurisprudens, knappast erfordra ett mera utförligt bemötande. Det förefaller uppenbart, att uppkommande lagtolkningsproblem måste lösas ett och ett under hänsynstagande till samtliga föreliggande tolkningsdata.

[4] Se ang. sistnämnda synpunkt SOU 1966:1 s. 190.

[5] Utförligare behandlas hithörande problem av Grönfors i JBL 1967 s. 298 ff. Till denna framställning göres här en allmän hänvisning. Åtskilliga av de svårigheter, som containerhantering ger upphov till, återfinns även vid pallhantering och beror på godsets sammanförande i större enheter. Se t. ex. ang. förbehåll vid pallhantering ND 1966 s. 193 (SøHa), särskilt s. 198—199.

[6] Så t. ex. Lebuhn i DVZ 29/3 1966 (årg. 20 nr 37) s. 6, och i AfS Bd 8 s. 520 ff.

Som exempel kan anföras den hittills mest omdebatterade frågan, nämligen den om Haagreglernas ansvarsbegränsning per kolli kan tillämpas på hel container. Utgångspunkten för frågans besvarande är klar, nämligen att dylika anordningar över huvud icke avsågs, när konventionens kollibegränsning konstruerades. Däremot fanns enstaka storkollin, såsom stora tankar, lokomotiv och stora maskindelar. Två ytterlighetsståndpunkter kan tänkas. Den ena innebär, att man alltid skall tänka bort den nya skapelsen container — vilken uppfattas som blott en lasthanteringsanordning — och att kolli i konventionens mening därför alltid måste avse »traditional package».[7] Den andra innebär, att man med stöd av att stora kollin redan vid lagens tillkomst fanns och omfattades jämställer containern med en stor tank, ett lokomotiv o. d. och alltid anser containern utgöra ett enda kolli. Det förekommer också, att i konossement stipuleras att containern i alla avseenden, alltså även när det gäller ansvarsbegränsningen, skall uppfattas såsom ett kolli, oavsett hur en domstol i eventuell process skulle ställa sig. Någon verkan mot de tvingande Haagreglerna kan en dylik klausul givetvis icke få.

(34)
»Vehicle, trailer, container and/or flat mentioned herein together with contents constitutes for all purposes, including limitation of Carrier's liability, *one package only.*» (Kurs. orig.)
(Rederiaktiebolaget Tor Line: Regular Ferry Service Gothenburg-Immingham-Amsterdam.)

Mellan dessa båda ytterlighetslösningar — aldrig eller alltid — ligger givetvis ett antal mellanlösningar. Vid tolkningen av Haagreglerna kan man fråga sig, vad som är likt och olikt i förhållande till de för lagen typiska situationerna, särskilt transport av vanligt styckegods. Endast om likheterna vid en jämförande värdering med containermetoden överväger, är man berättigad att uppfatta containern som ett slags kolli i lagens mening.

Vid denna jämförande bedömning gör sig flera olika synpunkter gällande.[8]

[7] Detta synes närmast vara Gortons mening, se hans art. i Ekonomiskt forum 1965 s. 53 ff. Där finns även hänvisning till viss utländsk litteratur. Gorton kommer, a.a. s. 63, vidare fram till att containern är ersättningsberättigad, när den forslas tom, men icke när den används som emballage. »Detta kan emellertid förklaras med att då containern fullgör sin uppgift i transporten är den icke att anse som gods.»

[8] Jfr Gorton, a.a. s. 62, och CMI Containers 1 s. 9.

a. En sådan synpunkt är, huruvida containern är *sluten eller öppen*. Är containern helt sluten och av metall, ligger godset väl skyddat mot tillgrepp. Containern blir som ett helt stycke, ett emballage som är lika skyddande eller mera skyddande än vanligt emballage. Dylika typer av containers anges också ha till funktion att på en gång emballera och skydda.[9] En container som är utformad blott som en pall med viss överbyggnad, eventuellt öppen upptill, framstår däremot som ett slags lastanordning, en buntning av olika kolli. Något särskilt skydd från tillgreppssynpunkt finns icke. I detta senare fall saknas skäl att anse containern utgöra ett kolli.

b. Containers kan ha mycket olika *storlek*. Om en container i ett konkret fall icke är större än normalt kolli av godtagen storleksordning, är det lättare att tänka sig containern utgöra ett kolli än eljest. Det förekommer också, att containers är utrustade med särskilda anordningar som närmast motsvarar vad lastrummen innehåller, exempelvis kyl- och fryscontainers med särskilda kylaggregat. En kollibegränsning kan i sådana fall knappast tänkas bli aktuell.

c. På tolkningsfrågans avgörande kan även inverka, *vem som ställer containern till förfogande*. Om det är redaren själv, som tillhandahåller containern, kommer detta blott att innebära ett sätt att lasta, en hanteringsteknik. I stället för att ta emot styckegodset kolli för kolli vid fartygets sida, lyfter redaren ombord den färdiglastade containern. Att här tala om ett kolli förefaller föga träffande. Ett annat blir läget, om befraktaren eller avlastaren avlämnar containern lastad och färdig till redaren. I vissa fall, exempelvis där storleken icke överskrider det för normala kolli vanliga, kan containern då sägas fungera såsom ett kolli och uppfylla kravet för kollibegränsning enligt Haaglagen.

d. Vidare kan *innehållet* i container vara av olika slag. En container med 100 flaskor citronsaft är helt att likställa med en låda, fylld med 100 flaskor citronsaft, och en dylik låda betraktas såsom ett kolli i Haaglagens mening. En container med diverse styckegods av olika slag framstår icke på samma sätt såsom ett enhetligt kolli.

e. Ytterligare en omständighet att beakta är *godshanteringen*. En container som skickas från avsändarens fabrik till mottagarens lager i förseglat skick och utan att öppnas, hanteras såsom en enhet och kan tänkas uppfylla kollikravet. Detta är däremot icke fallet, när en container begagnas för samlastning och fylls på flera olika ställen efter-

[9] Warot i DMF 1951 s. 265 överst.

hand som transporten till fartyget framskrider. Här kommer det inlastade styckegodset i centrum, och containern nedsjunker till att bli blott en lastanordning.

f. En viktig omständighet att uppmärksamma är, *hur godset har beskrivits i konossementet och hur containern har avlämnats.* Containern kan avlämnas som ett kolli innehållande diverse styckegods, och beskrivas sålunda i konossementet. Den framstår då som ett sammanhållet helt, vilket möjliggör en kvalificering såsom kolli. Godset kan emellertid också avlämnas såsom olika kollin styckegods och även beskrivas så i konossementet, varvid containern framstår som närmast en hopbuntningsanordning. Detta sista fall ligger alltför långt ifrån det typiska kollifallet för att kunna medföra en ansvarsbegränsning efter containern såsom ett kolli.

g. *Sättet för fraktens beräkning* kan också vara ett moment att ta hänsyn till. Kollits enhetlighet kan understrykas av att frakten beräknats för hela containern i ett för allt och omfattar den kombinerade transporten i dess hela utsträckning.

Såsom framgår av det härmed sagda är det åtskilliga synpunkter som gör sig gällande på en gång, och det slutliga utfallet av tolkningsfrågan beror på en sammanvägning av dessa olika synpunkter. En helt sluten metallcontainer av icke alltför stort slag, vilken ägs av avlastaren och innehåller ett enhetligt godsslag samt skickas direkt från avlastarens fabrik till mottagarens lager och avlämnas såsom ett kolli, måste med säkerhet antas falla under Haaglagens kollibegrepp. Vidare är det säkerligen icke nödvändigt, att samtliga dessa egenskaper föreligger (a+b+c+d+e+f+g); vissa kombinationer mellan dessa egenskaper torde också kunna ha kollibegränsande verkan (kanske a+b+e+f), men hur långt i »urvattning» man kan gå är en öppen fråga. Sammanfattningsvis måste nog sägas, att den alldeles övervägande delen av den nu praktiserade container-trafiken icke har sådan karaktär, att ansvarsbegränsningen per kolli träder i funktion i förhållande till varje container.

I de s. k. Visbyreglerna, antagna i Bryssel februari 1968 såsom konvention avsedd att komplettera och modifiera de nuvarande Haagreglerna, har begränsningsfrågan lösts genom en särskild bestämmelse av följande lydelse: »När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall antalet kollin eller enheter som uppräknats (och angivits) i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra antalet kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment. Eljest skall transportanordningen

anses utgöra kolli eller enhet.» (Haag/Visbyreglerna art. 4: 5 c.) Avsikten med denna formel är, att förvärvare av konossement på grund av dettas lydelse skall kunna avgöra, under vilket ansvarsskydd transporten fullgöres; samtidigt skall redaren efter mottagandet av en låst container icke behöva överraskas av att innehållet utgör ett stort antal kollin av särskilt dyrbart slag utan att vid mottagandet få upplysning genom konossementet därom — eller också utgör containern och icke däri stuvade »traditional packages» begränsningsenhet.

Beträffande Haagreglernas utsträckning i tiden (lastnings- resp. lossningspunkterna) kan stuvandet av containern i inlandsterminalen uppenbarligen icke likställas med lastningen av fartyget på konventionellt sätt i lastningshamnen; detsamma måste gälla, *mutatis mutandis,* i fråga om lossningen i inlandsterminalen på bestämmelseorten. Däremot kan fyllandet resp. tömningen av containern på sjöterminalen uppfattas såsom en del av det traditionellt ombord på fartyget utförda stuvningsarbetet och betyda en utsträckning av lastnings- resp. lossningsoperationerna ett stycke längre in på kajen än vad eljest gäller. I konossement avsedda för containertrafik brukar till undanröjande av varje missförstånd upptas en särskild bestämmelse, enligt vilken redaransvaret utsträckes till att omfatta hela tiden från godsets mottagande på den första sjöterminalen till dess avlämnande på den andra sjöterminalen.[10]

På grund av dålig stuvning kan godsskador uppkomma i samband med den fortsatta hanteringen av containern. Redan enligt vanliga sjörättsliga regler är det klart, att den avlastare som själv stuvar containers har ett ansvar härför på samma sätt som han ansvarar för dålig förpackning av paket eller dylikt traditionellt kolli. I somliga konossement för containertrafik upptas en särskild stuvningsklausul. I den mån denna går längre till redarens fördel än vad som skulle följa av en tillämpning av de tvingade reglerna på ifrågavarande situationer, saknar den givetvis rättsverkan.

(35)

»12. CONTENTS OF SINGLE STOWAGE UNITS (TRAILERS, CONTAINERS ETC.) The Merchant warrants that each item of goods shipped hereunder (and their contents, if any) and loaded at one and the same time as a single stowage unit shall on shipment be efficiently packed and in addition be properly and carefully secured so that no part of that unit shall be capable of movement save with the unit as a unit but shall remain firmly secured within the unit during the voyage and any operation to be performed by the Carrier hereunder.»

[10] Se närmare nedan under 11.

(Rederiaktiebolaget Tor Line: Regular Ferry Service Gothenburg-Immingham-Amsterdam.)

Bakom denna klausul ligger ett par utlåtanden av R. A. MacCrindle, Q. C., daterade den 12 januari och den 28 februari 1966. Han utgår däri från uppfattningen, att redarens bevisbörda vid stuvningsskador är överväldigande, om redaren icke skyddar sig genom en lämplig klausul.

(36)

»6. The Carrier shall not be responsible for the safe and proper stowing of cargo in containers, if such containers are loaded with cargo by the shipper, consolidator or inland carrier, and no responsibility shall attach to the Carrier for any loss or damage caused to contents by shifting, overloading or improper packing of the container. Containers loaded by the shipper, consolidator or inland carrier shall be properly sealed and the seal identification reference, as well as the container reference, shall be shown herein. The shipper, consolidator or inland carrier shall inspect containers before loading them and loading of the containers shall be prima facie evidence that the containers were sound and suitable for use. The Carrier will not be liable in any event for the particulars furnished by shipper as shown in Part I on the face of this bill of lading. This bill of lading is a receipt only for the number of containers, or packages or pieces as shown in the Carrier's description in Part II on the face of this bill of lading. The Carrier has counted only the number of containers, (if container received already loaded), or the number of packages or pieces (if the Carrier has loaded the container) and under no circumstances shall the bill of lading be prima facie evidence of the marks, quantity, description, weight, measurement and other particulars furnished by the shipper in Part I, or gross weight of containers shown in Part II.

The Shipper, Consignee and/or holder hereof agree to be liable for, and shall indemnify the Carrier for any injury, loss or damage, including fines, arising from Shipper's failure to declare correctly herein any of the particulars furnished by him, including marks, quantity and description of the goods, weight and cubic measurement of goods, and the exact total gross weight of container (container tare wt, and cargo wt), also for any kind of damage or expense caused by the contents of said container(s) to other property or to persons, for re-routing of the goods at the shipper's request, or for any other act, fault or neglect of the shipper, his agent, or his servants for which the Carrier may become liable. If the container is discharged from the vessel with seals intact, the Carrier shall not be liable for any loss or damage to contents of container unless it be proven that such loss or damage was caused by Carrier's negligence.»

(Container Marine Lines, Isbrandtsen.)

Omkastningen av bevisreglerna enligt den sista meningen i ovanstående klausul kan givetvis ej göras gällande emot de tvingande Haagreglerna.

Vissa problem kan uppkomma i fråga om godsvården, där Haagreglerna kan föra till att redaren blir tvungen att självmant bryta upp en container för att oskadliggöra visst gods, exempelvis vid till det yttre iakttagbart läckage från containern. I vissa konossement förekommer friskrivning från förlust av gods ur container, vars försegling

på det ena eller andra sättet blivit förstörd, och dylika klausuler kan komma i konflikt med de tvingande reglerna.[11] Transportörens uppgiftsansvar påverkas naturligen av hans möjligheter att vid konossementets utfärdande kontrollera antal kolli och godsets tillstånd. Om en container överlämnas färdiglastad och låst till redaren och denne för sina uppgifter har att lita till enbart avlastarens uppgifter, kan det icke råda något tvivel om giltigheten av hans förbehåll för uppgifternas riktighet — liksom 1891 års sjölag 145 § i sin ursprungliga lydelse tillerkände redaren reservationsrätt beträffande »gods, som är slutet i packor, kistor eller kärl».[12]

Såsom ett exempel på dylik reservation må anföras följande klausul:

(37)
»RECEIVED from the shipper's motor carrier or shipper's agent the containers, goods or packages said to contain goods herein mentioned, in apparent good order and condition (except as otherwise indicated herein, and except if the goods or packages have been loaded in a container by the shipper in which case the condition, nature and description are unknown) . . .»
(Sea-Land Service, Inc., Port-to-Port Bill of Lading.)
Det förekommer även att en reservation i tillämpligt fall påstämplas konossementet men inte ingår i den tryckta texten.

Ytterligare ger en tillämpning av reglerna om däckslast,[13] om fartygs sjövärdighet i förhållande till containers av olika slag m. m. upphov till åtskilliga tolkningsfrågor. Svårigheterna torde dock kunna övervinnas genom gemensamma insatser av domstolar och klausulförfattare. Först i sista hand torde lagändringar behöva tillgripas.

Specialregler för containers har införts i fråga om tullbehandlingen. Trafik med slutna containers mellan två hamnar kräver givetvis, att godset icke omedelbart upplägges på kaj eller i skjul och att sortering ej sker på stället utan att denna kan ske först efter indragningen i skjul e. d. på ett senare stadium, s. k. fördröjd godsprickning. Införandet av s. k. avancerad tullbehandling, inriktad på dokumenten som bas, har i själva verket underlättat containerhanteringen. Vid trafik med container från inlandsterminal kräves emellertid ännu mera, nämligen att förseglingen icke brytes i hamnarna utan först efter ankomsten till inlandsterminalen på bestämmelseorten. För att möjlig-

[11] Därom Gorton, a.a. s. 59.
[12] Se närmare om uppgiftsansvaret vid containertransporter Lundgren i Ekonomiskt forum 1967 s. 45 ff.
[13] Jfr Schalling i SvSjT 1967 s. 2223.

göra ett dylikt förfarande har tillkommit en särskild tullkonvention rörande internationell befordran av gods, upptaget i TIR-carnet (TIR-konvention), undertecknad i Genève 1959 (SÖ 54/1959). Enligt art. 4 skall beträffande förseglade vägfordon och godsbehållare erläggande av tull ej krävas och tullundersökning ej i regel företas vid mellanliggande tullanstalter. Blott undantagsvis får myndigheterna för att förebygga missbruk och särskilt när oegentligheter befaras företa en summarisk eller detaljerad undersökning av godset vid sådan tullanstalt. Enligt tullkonventionen om godsbehållare, undertecknad i Genève 1956 (SÖ 33/1956), kan tillfällig införsel av godsbehållare och lösa delar ske fritt från införseltull, något som är nödvändigt för ett ekonomiskt utnyttjande av containerhanteringen. Dessvärre är bestämmelserna härom icke tvingande för konventionstaterna (art. 6 och 11), en svaghet som har påtalats från bl. a. svensk sida i ett remissvar till International Chamber of Commerce från Sveriges Redareförening den 10 mars 1966.

11. Luckor i ansvarskedjan

Liksom vid genomgångstransporter utgör skarvarna mellan de olika transporterna känsliga punkter från synpunkten av godsets rättsliga skydd. Ett enkelt exempel kan visa detta. Om godset avhämtas efter en första transport på järnväg vid vederbörande station för vidare befordran till ett flygfält och lastning på det linjeflygplan, varmed nästa avsnitt av transporten skall försiggå, upphör järnvägens ansvar när åkaren i fråga avhämtar godset på järnvägsstationen, och lufttransportörens ansvar börjar icke förrän godset har passerat flygfältsgränsen. I mellantiden gäller biltransportörens ansvar, vilket i detta fallet kommer att binda samman de båda huvudtransportörernas ansvar. I den mån biltransportörens ansvar icke drabbas av tvingande rättsregler, kan han genom friskrivning försvaga lastägarens skydd under den nivå som gäller för de båda huvudtransporterna. Avhämtas godset på järnvägen enligt uppdrag av en student och föres med cykel till flygfältet, blir studentens ansvar för godset icke något som är jämförligt med de stora transportörernas ansvar. Om godsets förflyttning från järnväg till flyg icke sker direkt utan via en mellanlagring, kommer godset en tid ur transportöransvarets område och man blir hänvisad till gällande regler om deposition. Inom ramen för avtalsfriheten kan dessa vara uttunnade med avseende på godsets skydd. Skulle mellanlagringen däremot ombesörjas av lufttranspor-

tören på flygplatsen i blott den formen, att godset väntar på lämplig flyglägenhet under transportörens vård, gäller de tvingande reglerna om luftbefordran redan från det att godset passerat flygfältsgränsen, och »förvaringen» framstår rättsligt som blott en del av lufttransporten.

Det härmed presenterade exemplet är mycket okomplicerat. I praktiken är det nämligen vanligt, att en kombinerad transport innehåller många flera led mellan mellankommande lagringar. Ett komplext men praktiskt exempel på kombinerad massgodstransport från Sverige till England kan se ut på följande sätt:

(1) Lastbil från fabriken till järnvägsstation.
(2) Omlastning med truck.
(3) Järnvägstransport till avgångshamn.
(4) Lossning av järnvägsvagnarna genom hamnterminalbolags försorg.
(5) Mellanlagring i hamnterminallager.
(6) Lastning av fartyg genom hamnterminalbolags eller rederiets försorg.
(7) Sjötransport genom rederiets försorg.
(8) Lossning av fartyg genom hamnterminalbolags eller rederiets försorg.
(9) Mellanlagring i hamnterminallager.
(10) Lastning av järnvägsvagn genom hamnterminalbolags försorg.
(11) Järnvägstransport till inlandsterminal.
(12) Lagring i järnvägsvagn upp till 48 timmar på obevakad järnvägsstation eller godsbangård.
(13) Lossning av järnvägsvagn genom entreprenörs försorg.
(14) Transport med lastbil till köparen genom entreprenörs försorg.
(15) Lossning av lastbilen med av köparen ägd transportutrustning (truck, lyftkran e. d.).

Problemet med luckor i ansvarskedjan är i princip detsamma vid kombinerade transporter som vid genomgångstransporter. Vad förut (under Kap. III: 11) utvecklats i detta ämne rörande metoderna att överbrygga ansvarsglapp äger därför tillämplighet även här. Som den kanske smidigaste utvägen erbjuder sig en utsträckning av lossningsansvaret på så sätt, att detta omfattar terminalperioderna, t. ex. tiden ända från det att sjötransportören mottar godset av landtransportören för vidare befordran ända till dess att sjötransportören utlämnar godset till näste landtransportör för vidare befordran. Denna lösning har också genomförts enligt i praktiken använda klausuler.

I den förut som nr 26 citerade klausulen (England Sweden Line) heter det sålunda: »The appropriate Carriage of Goods by Sea Act is hereby deemed

to apply to the B/L during the entire period the goods are laid at the sea terminals.»

Av samma slag är följande klausul:

(38)

»5. PERIOD OF RESPONSIBILITY. 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.»

(Rederiaktiebolaget Tor Line: Regular Ferry Service Gothenburg-Immingham-Amsterdam.)

En likartad utsträckning av redaransvaret till att omfatta terminalperioden har i Sverige förut gjorts beträffande importgods i vissa uppläggningsområden, där transportföretaget — enligt avtal med tullverket och med stöd av tullstyrelsens cirkulär den 4 oktober 1963 (Tullverkets författningssamling 204/1963) angående omhändertagande och förvaring av tullgods m. m. — ansvarar för vården av godset inom uppläggningsområdet. Resultatet av detta system, vilket är i tillämpning i fråga om flera s. k. skjul vid Masthuggskajen i Göteborg liksom på flera andra ställen, exempelvis Hälsingborg, kan beskrivas så, att fartygets sida har flyttats till skjulets port. Liknande arrangemang finns i Londons hamn i form av s. k. quay and shed space agreements.[1] I tullrättsligt hänseende innebär utsträckningen av redaransvaret, att redaren får större frihet att hantera godset. I den mån tullverket dock alltjämt ingriper i praktisk mening dispositionshindrande, kan arrangemanget icke befria tullverket från det ansvar, som fixerades i prejudikatet NJA 1950 s. 5.[2]

När det gäller mera omfattande mellanlagringar, utförda av särskilda rättssubjekt (såsom det i exemplet omnämnda terminallagret), får detta subjekt bilda länk mellan två transportörer och binda ihop ansvaret på så sätt. Lagerföretaget har då vanligen särskilda standardvillkor med ansvarsbestämmelser eller några offentligrättsliga ansvarsföreskrifter, vilka blir tillämpliga så länge godset är i företagets vård. I förhållande till varuhavaren kan situationen dock vara den, att lagringsföretaget framstår såsom arbetande i någon av de i transporten deltagande transportörernas tjänst, och godset räknas då alltjämt befinna sig i vederbörande transportörs vård, låt vara att transportören till fullgörande av transportavtalet betjänar sig av medhjälpare (se t. ex. den ovan som nr 27 citerade ansvarsklausulen).

När särskild entreprenör lastar och lossar, kan han antingen på nyss beskrivet sätt anses arbeta i någon transportörs tjänst, och någon skarv i transportörens ansvar uppkommer då icke, eller också uppträda som en självständig länk mellan två olika transportörer. Genom s. k. Himalayaklausuler eller motsvarande lagbestämmelser måste

[1] Grönfors, Ansvaret för lossat gods s. 95 f.

[2] Se även Ramberg i SvSfT 1966 s. 797.

transportörerna då söka tillse, att de begränsningar som gäller deras eget ansvar kan åberopas även av sådana, som arbetar i transportörens tjänst.

Exempel på att »tackle-to-tackle»-tänkandet lever kvar i containertrafik och att transportören helt litar till mellanmännen utan att försöka motarbeta uppkomsten av ansvarsglapp utgör följande klausuler:

(39)

»12. The Carrier's responsibility for the goods shall not commence until the container(s) are safely secured to the vessel's loading gear at the port of loading, unless the Carrier has prior thereto issued a receipt for the goods and/or container(s). Immediately upon arrival of the ship at the Port of Discharge, the Carrier may, without giving notice either of arrival or discharge, deliver the container(s) and/or contents onto any wharf, craft, or place that the Carrier or Port Authorities may select, and continuously Sundays and Holidays included, in daytime or nighttime, no matter what the state of the weather or Custom of the port may be. All lighterage and use of craft in loading and discharging shall be at the risk and expense of the goods, unless otherwise specified herein. Landing and delivery charges and pier dues on containers and contents shall be at the expense of the goods. If the container(s) and/or contents of said container(s) are not taken away upon discharge from vessel by Consignee or others authorized to receive the container(s) and/or contents, consignee agrees that the contents of said container(s) may at Carrier's option be devanned and thereafter subject to Carrier's lien, be sent to store or warehouse or be permitted to lie where landed, in or out of container(s), but always at the expense and risk of the cargo owner. It is agreed that delivery by the Carrier in any event shall take place upon discharge from vessel and that the responsibility of the Carrier in any capacity shall altogether cease when the container(s) and/or contents of said container(s) have been discharged and possession of the container(s) and/or contents is received or taken by Customs or other authorities, or by the operator or person in charge of any lighter, craft, wharf, store, warehouse, elevator or other facilities, whether selected by the Shipper, Consignee or owner of the goods, or by port authorities, or by the Carrier, unless it be shown that any loss or damage to the goods was caused by the Carrier's negligence in selecting the place of discharge and delivery, the burden of establishing such negligence being on the Shipper or Consignee. All expenses incurred directly or indirectly in connection with Customs examination of contents of said container(s), receipt of goods at port of discharge, including lighterage, sorting, coopering, watching, clearing, storage, inspection of other handling shall be at the expense of the Shipper, Consignee and owner of the goods and shall be a charge on the goods.»

(Container Marine Lines, Isbrandtsen.)

(40)

»13. — — — All responsibility of the carrier in any capacity shall altogether cease and the goods shall be deemed delivered by it and this contract of carriage shall be deemed fully performed on actual or constructive delivery

of the goods to itself as such agent of the shipper and consignee or to any such person or on-carrier at port of discharge from ship or elsewhere in case of an earlier transhipment. — — —

1. — — —

The carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any loss or damage occurring before the goods are loaded on or after they are discharged from the ship . . .»

(Sea-Land Service, Inc.: Port-to-Port Bill of Lading.)

Det i exemplet ovan nämnda fallet, att järnvägsvagn står i ett par dygn på obevakad bangård, kan vara från ansvarssynpunkt ofarligt därigenom, att järnvägstransporten ännu icke är avslutad och godset därför alltjämt befinner sig i transportörens vård. Någon lucka i ansvaret uppkommer då icke. Är det fråga om en bristfällighet i proceduren vid godsets överlämnande från en transportör till en annan i kedjan, kvarstår alltid den förste transportörens speditöransvar: han är skyldig tillse, att godset verkligen blir omhändertaget på avsett sätt och icke lämnat vind för våg.[3] Annorlunda ter sig situationen, om bestämmelseorten för transporten är nådd och godset har ställts till mottagarens förfogande utan att denne ännu faktiskt tagit omhand godset (detta sista förfarande är i exempelvis svensk rätt tillräckligt i fråga om hel vagnslast). Mottagarens bästa försvarsmedel är i sådant fall att så snart som möjligt ta hand om godset själv eller genom en platsagent, speditör e. d.

Sammanfattningsvis kan sägas, att problemet med luckor i ansvarssystemet är detsamma vid genomgångstransporter som vid kombinerade transporter. Med vissa juridiskt-tekniska grepp kan man motverka vådan av eventuella luckor, och en huvuduppgift vid uppbyggandet av olika system för kombinerade transporter måste alltid bli att »täppa igen hålen» så att systemet »håller tätt».

12. Enbart klausulreglerade kombinerade transporter

Det för kombinerade transporter i jämförelse med genomgångstransporterna säregna problemet, nämligen harmoniseringen av inbördes olikartade ansvarssystem och valet av sådant system, ter sig såsom principiellt likartat vare sig det gäller avtalade kombinerade transporter eller enbart klausulreglerade sådana. Frågan i dessa omlastningssituationer är alltid, huruvida den förste transportören genom att omlasta blir fri från sitt transportöransvar för det främmande trans-

[3] Se ovan Kap. III:11.

portavsnittet eller om han skall bära sådant ansvar i en eller annan form. Om det transportmedel, vartill omlastning sker, är av samma slag eller av annat slag än den förste transportörens saknar i och för sig betydelse för avgörandet av frågan om eventuell ansvarsbefrielse. För den händelse den förste transportören ålägges att bära ett ansvar, kan detta vara hans eget eller ett ansvar såsom en transportör med det transportmedel, vartill omlastning skett, ansvar enligt något utomstående ansvarssystem eller en kombination mellan olika lösningar, allt på sätt som redan har utretts i fråga om de särskilt avtalade kombinerade transporterna.

De sjörättsliga omlastningsklausulerna i konossement tar ofta sikte på just den situationen, att redaren önskar omlasta godset till annat transportmedel än fartyg. Sålunda sägs i den förut som nr 10 betecknade klausulen, att omlastning sker till icke blott »other vessel or vessels» utan även till »other means of transport». I klausulen nr 14 omtalas, att godset »may be re-shipped or forwarded or returned by land and/or water and/or air at Carrier's option and expense». Att dylika klausuler när det gäller svensk rätt i långtgående omfattning anses verka ansvarsbefriande har tidigare utretts (ovan Kap. II: 9).

För de fall, där ansvarsbefrielse av olika skäl icke inträder, uppkommer frågan, enligt vilka regler den omlastande transportörens ansvar skall bedömas med avseende på det främmande transportavsnittet.

Rör det sig om en otillåten omlastning, vilken alltså utgör kontraktsbrott, är påföljden densamma som vid otillåten deviation.[1] Redaren får m. a. o. enligt principen *casus mixtus cum culpa* bära faran för godset, dvs. strikt ansvar för förlust eller skada som uppkommer på det främmande transportavsnittet. Valet av ansvarssystem kan då sägas ha lösts i överensstämmelse med metoden att begagna ett »utomstående» ansvarssystem på det främmande transportavsnittet (lösning nr 4).

[1] Jfr Grönfors, Allmän transporträtt s. 89, Tiberg, Mellanmansrätt s. 95, och Selvig, The freight risk s. 495 överst. Motsatt utgång *Minneapolis Society of fine arts and Dr. Elie Borowski* v. *Railway Express Agency, Inc.*, 1965 AMC 531 (District Court). Domstolen uttalade bl. a.: »The deviation doctrine is purely of admiralty origin, and while it has been applied to some cases involving land transit, no recent federal cases have been cited to, or formed by, the Court which make the doctrine applicable to land and air transit in conveyances which operate under filed tariffs such as do the railroads under the Interstate Commerce Commission or the airlines under the Civil Aeronautics Board.»

NJA 1950 A 65 gäller visserligen en speditörs ansvar för omdirigering av en transport men illustrerar ändå det här diskuterade problemet. HD:s majoritet uttalade i detta mål bl. a.: »Bolaget (= speditören) har vitsordat, att B... såsom villkor för transporten vidhållit att denna skulle ske med järnväg i plomberad vagn. Transporten har i stället verkställts såsom kombinerad land- och sjötransport. Något giltigt skäl för att utan B:s medgivande använda detta mera riskfyllda transportsätt har icke andragits. Bolaget har icke heller eljest anfört någon omständighet som skulle kunna befria bolaget från skyldighet att ersätta B den skada eller förlust som åsamkats honom genom det ändrade transportsättet.»

Är det fråga om ett fall där, såsom i Gudur-målet NJA 1962 s. 159, omlastningen på grund av vederbörande klausul visserligen icke framstår som ett kontraktsbrott men ändå icke verkar ansvarsbefriande, har man knappast längre möjlighet att tillämpa den i och för sig lätthanterliga casus mixtus-regeln. Man blir i första hand hänvisad till att, såsom underinstanserna i Gudur-målet, utsträcka sjötransportörens egna ansvarsregler till den bestämmelseort, till vilken han enligt transportlöftet ursprungligen avsett att i egen regi befordra godset (lösning nr 2). Den nära till hands liggande tanken är, att redaren icke genom den valda omdispositionen skall kunna undandraga sig de tvingande rättsregler, som i händelse av normal uppfyllelse av transportavtalet skulle ha reglerat detsamma. Svårigheterna att överflytta de sjörättsliga reglerna till annan miljö har tidigare belysts i det principiella avsnittet om sjörätt, landrätt och lufträtt (ovan under 2), där det också framhållits, att vissa t. o. m. väsentliga modifikationer i ansvarssystemet kan bli nödvändiga. Det saknas stöd i svensk rätt för tanken, att man i stället skulle bedöma redarens ansvar i omlastningsfall efter det begagnade transportmedlets artegna regler (lösning nr 1).

Resultatet tycks bli detsamma för den händelse det är fråga om en från början icke avsedd omlastning från flyg till annat transportmedel. Lösningen följer här emellertid av luftbefordringslagens konstruktion och icke av den individualistiskt avtalsfärgade uppläggning, som är typisk för sjörätten i detta avseende. För den händelse en lufttransportör omlastar gods för fortsatt befordran med t. ex. järnväg eller bil, utan att detta varit ursprungligen förutsett i transportavtalet, förblir nämligen lufttransportören ansvarig enligt Warszawakonventionens resp. luftbefordringslagens tvingande regler även efter omlastningen. I detta fall utsträckes m. a. o. det lufträttsliga ansvaret till att omfatta även landtransport. Man kan fråga sig, hur detta kan fås att stämma med det förhållandet, att den lufträttsliga ansvarsordningen

så strängt har begränsat sig till att omfatta blott lufttransporter, inklusive godsvården på flygplatsen (jfr ovan under 2). Förklaringen är den, att — såsom redan har utretts (ovan Kap. II: 5 och IV: 2) — avgörande för transportens kvalificering är *parternas avsikt* beträffande befordringen (»den avtalade transporten»), icke hur befordringen faktiskt har genomförts (»den faktiska transporten»). Om parterna har avsett en luftbefordran för hela sträckan är alltså den oförutsedda marktransporten från ansvarsordningens synpunkt en lufttransport.[2]

Överensstämmande med den nu hävdade uppfattningen förefaller den skiljaktige ledamotens (rådmannen Hilding) votum i underrättsavgörandet *AfL Bd 3 s. 215* (Sthlms RR). För de faktiska omständigheterna hänvisas till redogörelsen i den tryckta domen. RR:s majoritet ansåg däremot, att överenskommelse träffats om att godset i fråga skulle transporteras med bil den första sträckan och att SAS därför icke mottagit godset för flygbefordran med SAS. På grund därav var SAS enligt majoritetens uppfattning icke att anse som förste fraktförare.

I själva verket kan flera varianter av det i förevarande situation aktualiserade problemet tänkas. För egen del skulle jag hänföra ifrågavarande mål till den kategorien, att flygtransportören vid avtalets ingående avsett att begagna flygtransport från början men senare ändrat den avtalade transporten i vad avser den första sträckan till att stället utföras med lastbil/färja. Transportkunden har vid förfrågan icke haft något att invända mot det ändrade transportsättet, och om oskälig deviation och kontraktsbrott kan därför icke bli tal. SAS är då alltjämt »first carrier». Överenskommelsen med kunden har däremot icke omfattat ansvaret, varför detta alltjämt måste bedömas enligt luftbefordringslagen.

Vid införandet av 1925 års järnvägstrafikstadga utgick man likaledes från att ett ansvar skulle åvila järnvägen även efter omlastning, låt vara att situationen icke uttryckligen reglerades. Av motivuttalanden framgår nämligen, att man både i omlastningsfall och när det gäller särskilt avtalade kombinerade transporter skulle räkna med en järnvägens ansvarighet:

[2] Motsatt uppfattning synbarligen Shawcross & Beaumont s. 414: »It is submitted that there is nevertheless combined carriage even though the carriage which takes place outside the period of carriage by air is merely incidental to the carriage by air providing, of course, it is within the original contract.» Det anmärkes dock särskilt (not 4), att Drion nr 76 gör gällande en annan uppfattning. Något stöd för tolkningen anför Shawcross & Beaumont icke.

»Skulle järnväg i händelse av transporthinder (se § 72) för sändnings vidaretransport anlita annat fortskaffningsmedel, t. ex. fartyg eller bil, lärer järnvägen emellertid bliva ansvarsskyldig även för det riktiga utförandet av denna transport. Detsamma gäller, om järnvägar träffat avtal om regelbundet överförande av gods mellan två järnvägsstationer medelst färjor, annat fartyg, bil eller annat forverk.

Godset måste i en oavbruten följd befinna sig i järnvägarnas besittning, dock att godsöverföring medelst färja, bil eller annat fortskaffningsmedel, om järnvägarna överenskommit att taga sådant fortskaffningsmedel i sin tjänst, är att räkna såsom ingående i en oavbruten järnvägstransport...»[3]

Den närmare beskaffenheten av det ansvar det i hithörande situationer blir fråga om hade dock inte närmare bestämts. Är det järnvägsansvaret som kvarstår efter omlastningen (lösning nr 2) eller blir järnvägen ansvarig för det främmande transportavsnittet efter dettas artegna regler (lösning nr 1)?

Vid genomgångstransport med järnväg föreligger, såsom tidigare (Kap. III: 2) utretts, en starkt utvecklad ansvarsgemenskap mellan de olika i transporten deltagande transportörerna. Denna motiverar, att man ej, som så ofta i den individualistiska sjörätten, befriar järnvägen från ansvar för det främmande transportavsnittet i en kombinerad transport utan låter omlastningen få samma effekt som vid särskilt avtalade genomgående transporter. Mot denna lösning kan måhända invändas, att argumentet om ansvarsgemenskap icke gäller med samma styrka vid kombinerade transporter som när det är fråga om två eller flera järnvägar. Klart är, att en dylik invändning i varje fall icke drabbar sådana fall, där det främmande transportmedlet genom det förut berörda inskrivningsförfarandet i rättsligt hänseende underkastats järnvägsregler. Men även för övriga fall synes invändningens styrka vara obetydlig. Den anförda lösningen stämmer bäst överens med järnvägsrättens standardiserade lösning av genomgångstransporternas problem, och det är onekligen inom denna ram man har att röra sig.

I och med 1966 års reform av järnvägstrafikstadgan har det internationella fördragets regler införts för inrikes järnvägstrafik.[4] Reglerna om den där tillskapade ansvarsgemenskapen gäller lika för särskilt avtalade och enbart klausulreglerade genomgående järnvägstransporter. Omlastning till andra transportmedel än järnväg faller

[3] Flodin & Wikander s. 255 och 256.
[4] Se ovan Kap. III:2.

under samma regler som de förut behandlade, särskilt avtalade transporterna järnväg—båt etc.

ASG:s transportvillkor har enligt vad ovan (under 8) angivits gjorts tillämpliga på transporten i dess helhet, även om densamma går delvis med bil och delvis med järnväg. Denna bestämmelse avser även — och kanske särskilt — de rena omlastningssituationerna. Den omlastningsrätt som villkoren förbehåller ASG torde emellertid icke utan vidare kunna ges den innebörden, att ASG därvid också skulle bli befriad från sitt ansvar som transportör för hela sträckan.[5] Frågan om man vågar analogisera från sjörätten till denna punkt av den okodifierade biltransporträtten är synnerligen tveksam; den har förut besvarats nekande.[6]

CMR reglerar icke rena omlastningar till andra transportmedel. Med stöd av principerna i den förut utförligt behandlade art. 2 (omlastningsfria transporter delvis med annat befordringsmedel) torde man dock kunna uppställa följande regel: för den händelse det kan visas att den skadeorsakande händelsen ej vållats av biltransportören utan endast kunnat inträffa vid befordringen med det andra transportmedlet, ansvarar biltransportören i enlighet med de för detta transportmedel gällande reglerna. Man skulle alltså i sådant fall komma fram till lösning nr 1. Omlastningen verkar m. a. o. inte ansvarsbefriande, såsom enligt det föregående kan vara fallet i sjörätten, ej heller kvarstår den omlastandes ansvar enligt hans egna regler (lösning nr 2). Saken är emellertid i brist på klargörande rättspraxis osäker.

[5] Jfr Grönfors i NFT 1963 s. 259.
[6] Ovan Kap. III:12.

AVSLUTNING

Den härmed företagna genomgången av olika lösningar av de successiva transporternas ansvarsproblem har visat, att rättsreglerna på detta område för närvarande befinner sig i sjudande utveckling. Det framstår också klart, att denna utveckling går i en och samma riktning, nämligen mot att någon transportör i förhållande till transportkunden bär ett allt strängare ansvar avseende den totala transportsträckan.

Startpunkten för utvecklingen har varit den vanliga sjörättsliga regeln vid genomgångstransporter, innebärande blott ett speditöransvar för det främmande transportavsnittet. Detta ansvar har gradvis förtätats genom införande av transportöransvar alltifrån svaga typer därav ända till rent strikt transportöransvar, upptagande blott ett minimum av ursäktsgrunder. Vid genomgångstransporter har så skett genom att man utsträckt det egna ansvarssystemet till att omfatta även det främmande transportavsnittet (de standardiserade lösningarna vid land- och lufttransporter). Detta måste sägas vara en närliggande lösning när det gäller transportmedel av samma slag, men den förekommer även vid kombinerade transporter, där olika ansvarssystem eljest skulle gälla (så göres exempelvis järnvägs- och biltransportregler tillämpliga även på transportavsnitt till sjöss). Bilden är där eljest mera brokig, eftersom det gäller att harmonisera transporter, vars olika delar är underkastade olika ansvarssystem. Det »primitiva» tillvägagångssättet är att knyta samman de olika avsnitten enligt deras egna ansvarsregler genom att låta den kontraherande transportören stå ett slags ansvar del credere för övriga deltagande transportörer i förhållande till transportkunden. Samtidigt måste man på något sätt fylla igen de ansvarsglapp, som kan uppkomma i skarvarna mellan de olika transportavsnitten (terminalperioder med upplagring och omlastning). Som mest välutvecklad från juridisk-teknisk synpunkt kan man betrakta metoden att lägga ett block av enhetligt ansvar gentemot kunden ovanpå hela den successiva transporten, och detta block kan därvid mycket väl utgöra ett i förhållande till den enskilda transportavsnittens ansvarsregler självständigt ansvarssystem, vad förut betecknats som »overriding liability».[1] En fördel härmed jämfört med den mera primitiva sammanknytningstekniken är, att transportkundens ansvarstäckning icke växlar för de olika avsnitten utan är en och densamma för hela den successiva transporten. Vidare slipper man utreda, i vilken transportörs vård godset befann sig vid skadetillfället. Ej heller behöver man den vid primitiva sammanknytningssystem nödvändiga presumtionsregeln för sådana fall, där en

[1] Kap. IV:8.

dylik utredning icke har kunnat presteras. Slutligen försvinner automatiskt de eljest besvärliga luckorna i ansvaret såsom problem i sammanhanget.

Sammansmältningen av de olika transportavsnitten har till följd, att de i transporten ingående avsnitten ej längre kan behandlas som självständiga. Det för sjörätten dominerande tackle-to-tackle-tänkandet låter sig icke upprätthållas. Dagens strukturomvandling av transportbranschen innebär i viss utsträckning att redaren går upp på land och speditören-landtransportören går till sjöss; samtidigt med ett bibehållande av den gamla rollfördelningen spelar man även ombytta roller. Konsekvenserna av ett sådant grepp måste bli långtgående. Några exempel härpå förtjänar att framhävas.

De internationella rembursreglerna kräver ombordkonossement som grund för remburs; i den mån mottagningskonossement används, vilket i och för sig godtas enligt reglerna, måste det alltså förses med påstämpling att godset tagits ombord, och först härigenom blir dokumentet användbart för remburs. En sådan ståndpunkt framstår som orimlig, när fråga är om containertransporter från inlandsterminal till inlandsterminal med mellanliggande sjötransport. När den redan i inlandsterminalen stuvade och låsta containern mottas av sjötransportören vid ombordtagandet, saknar denne normalt möjlighet att kontrollera stycketal och synligt tillstånd hos det inne i containern befintliga godset.[2] Detta kan den förste transportören däremot göra när han mottar godset kollivis i inlandsterminalen för att containerisera detsamma inför transporten. Ett vid godsets mottagande i inlandsterminalen utställt mottagningskonossement får därför i nämnda hänseende normalt värde, under det att ett senare utställt ombordkonossement måste grundas enbart på avlastarens egna uppgifter och för sin förvärvare därför ej kan medföra samma säkerhet. Rembursreglernas avsikt med att upphöja godsets ombordtagande till relevant tidpunkt har säkerligen varit att därmed på ett enkelt och internationellt gångbart sätt beskriva den tidpunkt, vid vilken transportören kontrollerat samt effektivt omhändertagit godset och alltså fått vården om detsamma.[3] Detta stämmer också vid separata sjötrans-

[2] Jfr ovan Kap. IV:10.

[3] Därutöver kan ombordkonossementet erbjuda fördelen av en viss bevisning om att transporten kommit igång (godset har tagits ombord på visst fartyg) och därmed en väsentlig del av dröjsmålsrisken undanröjts (en risk som man normalt icke kan försäkra). Värdet av ett genomgångskonossement, jämfört med ett ombordkonossement, ur denna synvinkel måste bero på effektiviteten hos transportörerna ifråga.

porter port-to-port med konventionell godshantering men däremot icke, när den gentemot transportkunden ansvarige transportören omhändertagit godset redan vid en inlandsterminal före sjötransporten och därmed i viss mening utsträckt fartygets sida ända till ifrågavarande inlandsterminal. Denna blir i så fall den enda praktiska »check point».

Ett annat exempel är följande. Den riskövergång, som enligt köprätten liksom enligt särskilda leveransklausuler (exempelvis fob och cif) anknyter till fartygets reling, förlorar sitt eljest meningsfyllda innehåll, eftersom den självständige transportörens omhändertagande av godset sker redan tidigare i händelsekedjan och fartygets reling därmed försvinner som avgörande gränslinje.[4] Leveransklausuler i ytterändarna av den totala transporten, såsom ex works och franco (fritt) bestämmelseorten, kan fortfarande göra tjänst, men i övrigt måste nya kutymer och leveransklausuler tillkomma för att justera denna onöjaktighet (t. ex. ungefärligen fraktfritt i den meningen, att säljaren betalar frakten till köparens ort men risken för godset övergår vid den förste transportörens omhändertagande i inlandsterminalen).

Gemensamt för de undersökta lösningarna är, att försäkringen måste anpassa sig efter ansvaret. Det är till ansvarsreglerna som försäkringens regler anknyter, och dessa sistnämnda framstår därför i denna mening såsom sekundära. Ett nytt ansvarssystem, från början utvecklat med sikte på och anpassat till den nya transportrutinen, skulle däremot kräva ett inarbetande av försäkringen i ansvarssystemet på så sätt, att det genom århundraden uppkomna och genom ett stort antal delreformer tillkomna lapptäcket försvinner.

Detta är emellertid icke det enda motivet för en reform. Åtskilliga av de nu gällande reglerna är i och för sig onödigt subtila och ger anledning till svåravgjorda tvister. Detta beror bl. a. på att en riskutjämning traditionellt inbyggts redan i rent transporträttsliga regler, exempelvis Haagreglernas fördelning av riskerna mellan transportkund och transportör. Ett särskilt sjörättsligt riskutjämningskomplex utgör de gamla reglerna om gemensamt haveri (GH). På sådana regler har i sin tur, i samma riskutjämnande syfte, hakats olika försäkringskomplex. Strukturen måste med detta arbetssätt bli komplicerad och det administrativa maskineriet dyrbart.

Vid kombinerade transporter är sjöreglerna särskilt svåra att har-

[4] Jfr Schalling i SvSjT 1967 s. 2223.

monisera i förhållande till ansvarsreglerna rörande övriga transportmedel, vilka med hänsyn till att de tillkommit så mycket senare än sjörättens regler bättre ansluter sig till nutida civilrättsliga principer.

Det traditionella transportsystemet förutsätter huvudsakligen två typer av försäkring mot godsskador under transporten, nämligen dels en sakförsäkring, som tecknas av varuägaren och kallas transportförsäkring, dels en ansvarsförsäkring som tecknas av redaren och kallas Protection & Indemnity-försäkring (P & I). Båda dessa försäkringar täcker i princip hela transporten och sammanfaller med hänsyn till riskerna i åtskilliga avseenden. För att i konkreta skadefall kunna avgöra, vilken av de båda försäkringarna som skall slutligt bära skadan, invecklar sig berörda parter i kostsamma ansvarsregleringar. Därigenom uppstår en overlap av risktäckning, som kan uppgå till en icke helt obetydlig del av den totala försäkringskostnaden. Härtill kommer, att en ytterligare täckning av samma risk kan förekomma i form av exempelvis en företagsförsäkring för ett stuveriföretag e. d. eller för transportören själv.

För att komma tillrätta med dessa förhållanden kan man givetvis inom ramen för existerande försäkringsformer och branschuppdelningar söka vidta sådana åtgärder, som begränsar eller eliminerar anledning till regresser och liknande kostsamma ansvarsregleringar. Detta har också skett bl. a. genom begränsade överenskommelser, avseende att man avstår från att utkräva GH-bidrag i vissa fall, eller att redaren utan föregående förbindelse ändock finner det vara lämpligt att avstå från att kräva GH-bidrag.

Några verkligt avgörande vinster innebär detta emellertid knappast. Målet måste vara så radikala förändringar, att praktiskt taget all regress slopas. En svårighet härvidlag torde bestå i försäkringsvärldens traditionella uppdelning i skarpt avgränsade branschområden. Om man kunde bryta dessa gränser och komma fram till en enhetlig försäkring för alla transportrisker, skulle man komma ifrån allt regressförfarande mellan branscherna inbördes. För en enhetlig försäkring talar också det faktum, att vid de kombinerade transporterna det enda gemensamma för dessa är själva godset, vilket därför erbjuder den naturliga anknytningspunkten för en enhetlig försäkring — en godsskyddsförsäkring.

Vem skall då teckna en dylik försäkring? På grund av den tvingande transporträttsliga lagstiftningen, vilken innebär att transportören väl kan utvidga men icke inskränka det lagstadgade ansvaret, måste en enhetsförsäkring av antydd typ normalt tecknas av transpor-

tören själv. Han kan icke visa allt ansvar ifrån sig och hänvisa kunden till att själv täcka sig genom en varuförsäkring. Vissa storkunder med mycket stor transportvolym har dock särskilda intressen att teckna försäkring i form av generalpoliser, varvid de kan tillgodogöra sig särskild mängdrabatt. Men det vore väl icke omöjligt att tillgodose ett dylikt rabatteringsintresse även inom ramen för en enhetlig godsskyddsförsäkring.

Genom att transportören sammanför samtliga försäkringar i en generalpolis, åstadkommes avsevärda administrativa förenklingar, som även de bör lämna resultat i form av rationaliseringsvinster, inte minst på försäkringsgivarnas sida. När en transport genomföres av flera transportörer efter varandra, dessa må förfoga över samma eller över olika slags transportmedel, måste en av transportörerna fungera som huvudtransportör och utställare av transportdokumentet. Det blir så denne, som tecknar den för transporten ifråga gällande försäkringen.

Premieuppgörelsen mellan de olika i transporten deltagande transportörerna bör baseras på ett så enkelt system som möjligt, förslagsvis i förhållande till vars och ens andel av den totala frakten. Huvudtransportörerna får själva handha skaderegleringen i förhållande till transportkunden, och uppgörelsen mellan försäkringsgivaren och huvudtransportören kan ske på deklarationsbasis och exempelvis per halvår eller per kvartal. Med införandet av databehandling kan dessa procedurer ytterligare effektiviseras och förbilligas.

Ett enkelt och rationellt system för godsskyddet medger betydande förenklingar även på dokumentsidan.[5]

[5] Behovet av ett enhetligt dokument för successiva transporter är alltför ofta omvittnat för att behöva utförligt beläggas. Detta behov är själva drivfjädern till det livslånga arbete Algot Bagge nedlagt på att lösa särskilt de kombinerade transporternas problem. För några uttalanden från allra senaste tid kan hänvisas till Georgiades i RFDA 1966 s. 410 ff. och Warberg i SvSjT 1967 s. 939. I en rapport, betitlad Document needed for transport by containers och avgiven av Internationella handelskammaren (Doc. No 396/5, 9. XI. 1967), har kraven på det önskade dokumentet sammanfattats på följande sätt: »This would need to be a document acting as:

a) *a document of title,* with the legal characteristic of negotiability, enabling transfer of title to the goods — whether for purposes of payment or pledge — to be passed by means of the document itself, without their physical delivery (of importance to users and bankers).

b) *a receipt for identified goods,* including where received, what goods and in what condition (of importance to the combined transport operator, from the angle of liability, and to user, banker, and insurer).

c) *a contract of carriage,* including details of method of carriage (of im-

Alltjämt bör man bygga på konossementet som dokumentsform för att få dokumentet negotiabelt och lämpat för remburs. Vad beträffar transportsträckans angivande skulle ett förenklat konossement endast behöva uppta den faktiska avsändningsorten (place of shipment) och den slutliga mottagningsorten (place of destination). I och för sig är det vid en integrerad transport likgiltigt, vilka hamnar som används; transporten från inland till inland via sjösträcka skall gentemot kunden framstå som en odelbar enhet.[6] Dokumentet måste grundas på mottagningsprincipen och alltså ha karaktär av mottagningskonossement (received for shipment bill of lading).

Ansvarsklausulen skulle kunna förenklas ända därhän, att gods som mottagits utan anmärkning men som skadats eller förkommit under transporten ersättes med sitt fulla värde, beräknat efter en särskild värdeklausul. Ett godsskydd av sådan omfattning motsvarar en ansvarighet av den typ som kallas fullt strikt. Från internationell synpunkt är det av intresse att jämföra det »gamla» common carrier-ansvaret i anglo-amerikansk rätt, vilket i princip innebär ett fullt strikt ansvar såsom en försäkringsgivare — det ansvarssystem som utträngdes av Haagreglerna och motsvarande tvingande lagstiftning för land- och lufttransporter. Som godtagna invändningar för en common carrier erkännes blott force majeure (i den stränga meningen av Act of God or of the Queen's enemies), inherent vice (godsets inneboende beskaffenhet) och medvållande av kunden (consignor's own fault). Ungefärligen motsvarande undantag får man tänka sig att göra i ett modernt godsskyddssystem såtillvida, att godsets inneboende beskaffenhet och kundens medvållande åtminstone tillskrives en jämkningseffekt i fråga om ersättningen. I vad mån krigsrisker skall ingripas i skyddet kan diskuteras men vissa force majeure-situationer måste nog klart täckas. Bortsett från sådana enskildheter i gränsdragningen skulle för anglo-amerikansk uppfattning ett utökat godsskydd av skisserad beskaffenhet icke verka främmande utan nära överensstämma med en välkänd rättslig kategori — något som utan tvekan kan betraktas som ett extra plus.

portance to user, banker, and insurer), from where to where, i. e. at what points the container operator assumes and surrenders responsibility for the goods, and to whom, and to what extent liability rests for loss or damage (of importance to combined transport operator, user, banker, and insurer). This may necessitate an indication of how the goods are stowed.»

[6] Dokumentet måste även kunna användas som port-to-port-konossement, om de båda rutorna ifylles med sjöterminalernas namn.

En utveckling som den nu skisserade betyder en förstärkning av redarens vårdansvar därigenom, att framför allt ursäktsgrunderna nautiskt fel och brand försvinner. Till gengäld för denna rubbning av Haaglagskompromissen mellan redare och befraktare skulle uppgiftsansvaret vid konossement (konossementsansvaret) kunna slopas och ersättas med samma anordning som vid land- och lufttransportdokumenten, nämligen att uppgifterna i dokumenten har bevisverkan men icke mera.[7] Det kan inte uteslutas, att uppgiftsansvaret i dagens läge i själva verket fyller en funktion genom att motverka den urholkning av vårdansvaret, som undantagen för nautiskt fel och brand innebär. Om dessa hål utfylles av strikt ansvar med undantag för force majeure, såsom nyss närmare angivits, synes behovet av ett särskilt uppgiftsansvar ha minskat. Detta argument skulle också kunna användas på följande sätt: en ny kompromiss mellan redar- och lastägarintressen skulle kunna gå ut på att en utvidgning av redarens ansvar till nautiskt fel och brand finge motsvaras av en redarens befrielse från uppgiftsansvaret. Det praktiska omsättningsvärdet av konossementet skulle därigenom för styckegodstrafiken — vartill denna undersökning ju hela tiden inskränkt sig — knappast undergå någon väsentlig försämring, men riskerna har fördelats på ett klarare sätt mellan intressenterna (vilket minskar risken för dubbelförsäkring). Samtidigt uppnår man den stora fördelen, att sjörättens ansvar får i huvudsak samma uppbyggnad som landrättens, och en harmonisering av land- och sjörätt är i dagens läge med den ökade användningen av integrerade transporter ett förstarangsintresse — för att inte säga en nödvändighet åtminstone på längre sikt — för hela transportbranschen. På luft-

[7] Det har betydande intresse, att finländaren Serlachius gav uttryck åt närbesläktade tankegångar redan i Sjölagskommitténs förhandlingar 1921 s. 74 och 111. Han menade det vara grundläggande för konossementets utformning, att detsamma fastslog transportörens fortskaffningsplikt med vad därtill hörde samtidigt som det behörigen individualiserade godset i fråga. Någon härutöver gående uppgift borde inte tilläggas konossementet. »I den mån det är möjligt att inom den sålunda angivna ramen göra konossementet till ett omsättningspapper, både får och bör sådant ske; men det synes mig icke riktigt att, för vinnande av sist antydda syfte, gå därutöver. Detta skulle nämligen innefatta, att man för ett syfte, som är alldeles främmande för bortfraktaren, ålägger honom ett måhända mycket omfattande ansvar, vilket icke kan härledas ur rättsförhållandet mellan honom och befraktaren.» I det senare sammanhanget uttalar Serlachius, att utfärdarens förbindelse utan vidare övergår i en skadeståndsskyldighet, där godset icke alls överlämnas på mottagningsorten eller i varje fall icke i oskadat skick. Med ett strängare vårdansvar får uppgiftsansvaret tydligen ej längre samma betydelse.

rättens område råder som bekant ett presumtionsansvar, och undantaget nautiskt fel har genom Haagprotokollet avskaffats utan att någonsin ha spelat någon roll i fråga om godsskador vid befordran med luftfartyg. Skillnaden mellan ett icke urholkat presumtionsansvar och strikt ansvar med undantag för force majeure kan, såsom förut har visats,[8] vara hårfin, och även lufträttens ansvarssystem blir därför närbesläktat.

Av dessa anmärkningar torde framgå, att en samordning av de olika transportmedlens ansvarsregler endast kan tänkas ske genom att den gamla och ärevördiga sjörätten anpassar sig efter de yngre transportgrenarna. Att det måste vara fråga om en utveckling på lång sikt är klart. Vidare är det självfallet, att försäkringsmarknaden varken kan eller bör utveckla radikalt nya försäkringsformer och organisationsmönster över en natt. Man har därför skäl anta, att den fortsatta utvecklingen liksom hittills kommer att ske genom ett flertal partiella reformer — en tidskrävande och säkerligen delvis också för transportbranschen själv smärtsam procedur.[9] Längst i den här skisserade »radikala» riktningen går det 1967 av en arbetsgrupp inom CMI framlagda s. k. Oxford draft, vilket dock av gruppens egna medlemmar befanns icke ännu vara moget att läggas till grund för den fortsatta debatten.[10]

I den mån man godtar den framtidsvision, som här av lätt insedda skäl endast kunnat antydas med skissartade konturer och i mycket stora drag, skulle man kunna sammanfatta det rättspolitiska pro-

[8] Kap. I:7.

[9] Jfr exempelvis de kritiska invändningar som framförts av Kihlbom i SvSjT 1967 s. 886 f. Han finner där vad som förut betecknats som sammanknytningsmetoden innebära den även för framtiden ändamålsenligaste lösningen.

[10] Förslaget har publicerats i CMI Containers 3. Det förslag, som därefter valts som bas för fortsatt diskussion är Genoa draft, publicerat i CMI Containers 4 (fransk version i CMI Containers 5). Den juridiska tekniken är här av samma slag, nämligen tillskapandet av ett enhetligt ansvarssystem, avseende hela den kombinerade transporten (art. 4). Härvid har beaktats, att redan gällande tvingande transporträttsliga ansvarsregler icke kan sättas åt sidan av för transportkunderna mindre fördelaktiga regler annat än genom en superseding clause (art. 8). Men även med en dylik artikel har det förefallit uppenbart, att man icke bör minska transportkundernas nuvarande rättsskydd annat än i detaljer och då endast om så blir nödvändigt av särskilda skäl. I annat fall skulle existerande konventioner närmast ignoreras, vilket väl skulle förhindra en ratificering från deras sida, som redan ratificerat de äldre konventionerna. Samtidigt vore det en opraktisk kundpolitik att kraftigt och genomgående minska kundens skydd. Med hänsyn till dylika överväganden har

grammet i slagordet »en transport — ett ansvar — ett dokument — en försäkring». Låt vara att detta mål i dag ter sig så avlägset att det närmast kan betecknas som en utopi, ett sådant rättspolitiskt program kan dock redan nu få betydelse som ledstjärna för de aktuella partiella reformer, vilka ett starkt förändrat verklighetsunderlag obönhörligen pressar juristerna till att företa med det snaraste. Den nya transporttekniken kräver en ny juridisk teknik.

det framstått som en omöjlig lösning att utsträcka Haagreglerna till att gälla även för landtransporter. Tvärtom blev det naturligt — för att inte säga ofrånkomligt — att sjörätten närmade sig land- och lufttransporträtten. Art. 4 innebär därför, att man sökt genomföra i huvudsak samma lösning som det internationella järnvägsfördraget CIM och den europeiska biltransportkonventionen CMR. Man startar med ett strikt transportöransvar men godtar en rad ursäktsgrunder. Så som dessa utformats i CIM och CMR torde de icke komma så långt från det presumtionsansvar, varpå Warszawakonventionen om luftbefordran bygger — i varje fall sedan undantaget för nautiska fel avskaffats genom Haagprotokollet 1955. Man har därmed avsett att träffa ett slags genomsnittlig ansvarsstandard, utmärkande för hela den internationella transporträtten. Se om förslaget vidare ovan Kap. IV:8 och Pineus i DMF 1967 s. 394 ff. och Wijffels i ETL 1967 s. 331 ff. I en senare version har, efter förslag av Canada (CMI Containers 5 s. 72), de uppräknade ursäktsgrunderna ersatts av en regel om presumtionsansvar, avsedd att föra till ungefärligen samma resultat. Det slutliga förslaget av arbetsgruppen (Containers 6) kan närmast karakteriseras som ett mellanting mellan enhetslösningen och sammanknytningsmetoden, se ovan Kap. IV:8 mot slutet. CMI:s sub-kommitté föredrog vid sammanträde i Bryssel juni 1968 att utveckla detta förslag vidare på följande sätt. Om det kan visas var skadan inträffat, har transportkunden alltid rätt att åberopa sig på tvingande lagar och författningar gällande för ifrågavarande transportavsnitt (någon superseding clause är därför inte längre nödvändig). Eljest gäller för den kontraherande transportören (CTO) ett presumtionsansvar med tillägget, att undantagen för nautiskt fel och brand alltjämt verkar ansvarsbefriande vid skada under transport till sjöss eller på inre vattenväg.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

1. Otryckta källor

AB Broströms Juridiska Avdelning, Gbg

Diverse cirkulär.

Centre national du commerce extérieur, Paris

Les transports par containers.

Groupe d'études »commerce extérieur — marine marchande».

Rapport du groupe de travail. »Questions comportant des aspects douaniers importants.» [Stencil] Mai 1966.

Industriförbundet, Sthlm

Konvention den 1 juli 1964 angående enhetlig lag om internationella köp av lösa saker. Promemoria den 7 mars 1967 utarbetad av en inom Svenska bankföreningen . . . och Sveriges advokatsamfund tillsatt delegation. [Stencil] *Cit.* Industriförbundets m. fl. organisationers remissvar den 7 mars 1967.

International chamber of commerce, Paris

Report on containers, April 1967. [Stencil]

ICAO, Montreal, P.Q., Canada

Diverse dokument.

Justitiedepartementet, Sthlm

P.M. angående ett vid 1964 års köplagskonferens i Haag upprättat förslag till enhetlig lag om internationella köp av lösa saker.

På justitiedepartementets uppdrag utarbetad av Professorn Jan Hellner. [Stencil] Sthlm 1966.

Järnvägsstyrelsen, Sthlm

Ennerfors, R., Combined cargo-traffic railway-oversea with through bills of lading via the harbours of North America. (Report. [Stencil] Swedish state railways board. Commercial department. October 1962.)

Kommunikationsdepartementet, Sthlm

Promemoria med kommentar till ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till ny järnvägstrafikstadga. [Stencil] febr. 1966.

Kungl. Bibl., Sthlm

Calonius, M., Föreläsningar öfwer Sweriges Sjö Lag. Åbo 1811. (KB:s handskriftssamling sign. B 668.)

Maritime law association of the United States of America, The.

Report of the bill of lading committee, April 6, 1966 (document 504).

Rättsvetenskapliga institutionen vid Handelshögskolan i Göteborg

Brækhus, S., Utlåtande daterat Oslo den 21 april 1958 [i saken] Stockholms Sjöförsäkrings AB — Stockholms Rederi AB Svea. S/S Lulu.

Brækhus, S., Utlåtande daterat Oslo den 14 augusti 1959 [i saken] Stockholms Sjöförsäkrings AB — Stockholms Rederi AB Svea. S/S Lulu.

Gram, P., The effect of transhipment clauses under the Norwegian bill of lading act (Hague rules). Opinion dated 18th September 1960 in connection with a claim for damage to parcels of garlic under storage pending transhipment from the m/s »Fernspring».

Grenander, N., Utlåtande daterat Gbg den 30 juli 1958. [Utlåtandet begärt av svarandesidan i rättegång mellan Stockholms Sjöförsäkrings AB, kärande, samt Stockholms Rederi AB Svea, svarande.]

Grönfors, K., Utredning angående fraktföraransvarets reglering vid containertransporter. [Stencil] Gbg i september 1964.

Sandström, J., Befälhavareavtal och sjöpanträtt. Stenciluppl. Gbg 1968.

Samling av konossement.

Unidroit, Rom

Diverse dokument.

Advokat Claes Palme, Sthlm

Manuskript till slutplädering i målet NJA 1960 s. 742.

2. Urkundspublikationer, kommittébetänkanden och periodica

Riksdagens protokoll . . . [med] Bihang. Sthlm.

Allmän svensk sjöförsäkringsplan av den 13 juni 1957. Sthlm 1957.

IATA

Manual of traffic conference resolutions. 7. ed. (1st September, 1963.)

Uniform commercial code

1962 official text with comments. (The American Law Institute. National Conference of Commissioners on Uniform State Laws.)

[Lagkommittén]

Förslag till allmän civillag. Sthlm 1826.

[Äldre lagberedningen]

Förslag till handels-balk och utsökningsbalk. Sthlm 1850.

Betänkande och lagförslag

afg. d. 22 febr. 1887 af den komité, åt hvilken enligt Kongl. Maj:ts beslut d. 8 sept. 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen. Sthlm 1887. *Cit.* Bet. 1887.

Sjölagskommittén

Fortsatta förhandlingar om befraktningsavtalet i Stockholm den 8—16 september 1921. Sthlm 1922. *Cit.* Sjölagskommitténs förhandlingar 1921.

SOU 1930: 11

Utkast till lagbestämmelser om befraktning (5 kap. 109—168 §§ Sjölagen) utarbetat inom de nordiska sjölagstiftningskommittéerna. Sthlm 1930.

SOU 1964: 31

Skadestånd II. Arbetsgivares och arbetstagares skadeståndsansvar m. m. Förslag av skadeståndskommittén. Sthlm 1964.

SOU 1966: 1

Svensk ekonomi 1966—1970. Med utblick mot 1980. Sthlm 1966.

SOU 1966: 36

Vägtrafikavtalet I. Internationell befordran. Betänkande avgivet av utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran å väg. Sthlm 1966.

Sjølovkommissionen

Motiver til det foreløbige utkast til bestemmelser om befragtning. (Omedelbar fortsättning i löpande paginering men med nytt titelblad:) Motiver til det fortsatte utkast til bestemmelser om befragtning. Kra 1920/21. *Cit.* Sjølovkommissionen motiver 1920/21.

Betænkning angående fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej

Betænkning 1 afgivet af det ved justitsministeriets skrivelse af 11 marts 1961 nedsatte udvalg. Betænkning nr 319, 1962. *Cit.* danskt bet. nr. 319.

Internationella vägfraktavtal

Yttrande av advokatsamfundets styrelse över förslag till lag om internationell befordran av gods å väg. (TSA 1967 s. 56 ff.)

International maritime committee. [CMI]. Stockholm conference 1963

Reports & amendments, delegates, minutes, draft conventions. [Antw.] 1963.

Comité maritime international [CMI]

Containers 1—6, Antw. 1966/68. Reports and questionnaires.

II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien

4—12 Octobre 1929. Varsovie Warszawa 1930.

American maritime cases. Baltimore. *Cit.* AMC.

Arkiv for luftrett. Oslo. *Cit.* AfL.

Arkiv for sjørett. Oslo. *Cit.* AfS.

Assuranceforeningen Skuld. Medlemsblad.

Baltic and International maritime conference. Monthly circular, The. Kbhvn.

Deutsche Verkehrszeitung. Hburg. *Cit.* DVZ.

Droit aérien. Paris. *Cit.* DA.

Droit maritime français. Paris. *Cit.* DMF.

Ekonomiskt forum. Gbg.

Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts. Amtliche Sammlung. Bern. *Cit.* BGE.

European transport law. Antw. *Cit.* ETL.

Fairplay international shipping journal. Lond.

Förvaltningsrättslig tidskrift. Sthlm. *Cit.* FT.

Hansa, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen. Hburg.

Il diritto marittimo. Genova.

Journal of business law, The. Lond. *Cit.* JBL.

Law quarterly review, The. Lond. *Cit.* L.Q.R.

Lloyd's list law reports. Lond. *Cit.* Ll.L.R.

Lloyd's reports. Lond. *Cit.* Lloyd's rep.

Nordisk försäkringstidskrift. Sthlm. *Cit.* NFT.

Nordiske domme i sjøfartsanliggender. Oslo. *Cit.* ND.

Norwegian shipping news. Oslo.

Nytt juridiskt arkiv. Avd. I. Sthlm. *Cit.* NJA. — Avd. II. Sthlm. *Cit.* NJA II.

Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht. (Max Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht.) Berl. & Tüb. *Cit.* RabelsZ.

Revue française de droit aérien. Paris. *Cit.* RFDA.

Revue générale de droit aérien. Paris. *Cit.* RGDA.

Revue générale de l'air. Paris. *Cit.* RGA.

Revue trimestrielle de droit civil. Paris. *Cit.* Rev. trim.
Schmidt, juridiskt arkiv. Christianstad. *Cit.* SJA.
Svensk författningssamling. Sthlm. *Cit.* SFS.
Svensk Juristtidning. Sthlm. *Cit.* SvJT.
Svensk sjöfartstidning. Gbg. *Cit.* SvSjT.
Svenska Stadsförbundets tidskrift. Sthlm. *Cit.* SvStT.
Tidsskrift, utg. av Juridiska föreningen i Finland. Hfors. *Cit.* FJFT.
Tidsskrift for rettsvitenskap. Kra, Oslo, Kbhvn & Sthlm. *Cit.* TfR.
Tidskrift för Sveriges advokatsamfund. Sthlm. *Cit.* TSA.
Ugeskrift for Retsvæsen. Afd. B. Kbhvn. *Cit.* UfR B.
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht. Stuttg. *Cit.* ZHR.
Zeitschrift für internationales Eisenbahnrecht. Bern. *Cit.* ZfiE.
Zeitschrift für Luftrecht. Berl. *Cit.* ZLR.

3. Övrig litteratur

Abraham, H. J., Das Seerecht. Ein Grundriss mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht. 2. erg. und erw. Aufl. Berl. 1960. (Lehrbücher und Grundrisse der Rechtswissenschaft. B. 21.)
Abraham, H. J., se *Schaps, G.*
Abraham, H. J., se *Schleicher, R.*
Adlercreutz, A., Arbetstagarbegreppet. Om arbetstagarförhållandet och därtill hörande gränsdragningsfrågor i svensk civil- och socialrätt. Sthlm 1964. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [39].)
— Avtalsrätt II. Juridiska Föreningen i Lund. Studentlitteratur. Lund 1967.
— Några synpunkter på s. k. passiv identifikation i skadeståndsrätten. (Festskrift tillägnad Karl Olivecrona. Sthlm 1964. S. 21 ff.)
Alexanderson, N., Ett par skadeståndsproblem i svensk rättsskipning. (Nordiska juristtämman i Stockholm och Uppsala den 5—18 september 1926. Hälsningstal och föreläsningar. S. 18 ff.) Sthlm 1926.
Almén, T., Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen den 20 juni 1905. 4. delvis omarb. uppl. ombesörjd av R. Eklund. (Utg. med bidrag från T. Alméns minnesfond och Institutet för rättsvetenskaplig forskning.) Sthlm 1960.
Anderson, A., Lokomotivångaren Svanen. Från Borås och de sju häraderna. Årsbok 1967 utg. av Kulturhistoriska Föreningen.
Arnheim, F., se *Eek, H.*
Ask. J., Föreläsningar i sjörätt H. T. 1892. [Hektograferad] Lund 1892.
— Om häfvande af fraktaftal. Lund 1891.
Astle, W., Shipowners' cargo liabilities and immunities. 3. ed. Lond. 1967.
Autere, T., Om kodifieringen av luftprivaträtten. (FJFT 1966 s. 15 ff.)
Bagge, A., Haagreglerna. (SvJT 1923 s. 217 ff.)
— Der Durchfrachtverkehr, insbesondere die gemischte Beförderung. (RabelsZ 1936 s. 463 ff.)
Bateson, H., Through bills of lading. (LQR 1889 s. 424 ff.)
Beaumont, se *Shawcross.*
Beckman, R., Handbok i sjörätt. 5. uppl. Hfors 1961.
— Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning. 1. Akad. avh. Åbo 1936. (Juridiska föreningens i Finland publikationsserie. Nr. 1.)

Behrendt-Poulsen, E., Diskusjonsinlegg. Tidsbefrakternes ansvar overfor konossementsindehaveren. (AfS Bd 9 s. 530 ff.)

— Kort bemærkning til artiklen Tidsbefragterens ansvar... (UfR 1967 B s. 165.)

Bengtsson, B., Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden. 1. Den skadeståndsrättsliga bakgrunden. Akad. avh. Sthlm 1960. (Försäkringsjuridiska föreningens publikation nr. 17: 1.)

Bentzon, V., Begrebet vis major i romersk og nordisk ret med saerligt hensyn til reders ansvar for ladning. Akad. avh. Kbhvn 1890.

Bergström, S., se *Eek, H.*

Bernhardt, R., Die Auslegung völkerrechtlicher Verträge insbesondere in der neueren Rechtsprechung internationaler Gerichte. Köln & Berl. 1963. (Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht. 40.)

Björkman, B., Båt, järnväg, bil eller flyg? En teknisk-ekonomisk jämförelse mellan de olika kommunikationsmedlen. Sthlm 1950. (Institutionen för kommunikationsteknik. Kungl. Tekniska Högskolan. Meddelande nr 5. Särtryck ur Teknisk Tidskrift 1950 h. 5.)

Björling, C. G., Gäldenärs ansvar för medhjälpare. En studie i svensk obligationsrätt. (Skrifter tillägnade Johan C. W. Thyrén vid hans avgång från professorsämbetet den 31 maj 1926. Lund 1926. S. 500 ff.)

Bosmans, R., Le connaissement direct. Étude de doctrine et de jurisprudence. Bruxelles 1950.

Boulos, Ph., Transport aérien international. Responsabilité des transporteurs successifs de marchandises. (RFDA 1960 s. 33 ff.)

Brækhus, S., Bortfrakterens ansvar for utlevering av last til ulegitimert mottager. Ansvarsbegrensning, sjøpant, foreldelse. (AfS Bd 2 s. 141 ff.)

— Ishindringer ved reisebefraktning. (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1949: 3.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 2.)

— Nordisk rättspraxis på sjörättens område. (Nordisk utredningsserie 1961: 6. Gemensam lagstiftning i rättstillämpningen. Sthlm 1961. S. 47 ff.

— Possibilité d'établir une réglementation uniforme de la responsabilité des transporteurs, eu égard aux différents moyens de transport. (Actes du congrès international de droit privé tenu à Rome en juillet 1950. Deuxième vol. de la série. L'unification du droit. S. 251 ff.)

— Se ovan under 1.

Brecht, Chr. H., Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht. Münch. 1962. (Münchener Beiträge zur Papyrusforschung und antiken Rechtsgeschichte. H. 45.)

Buzzi-Quattrini, A., Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) und Unterzeichnungsprotokoll geschehen zu Genf am 19. Mai 1956. (Wirtschaftskommission für Europa. Transportdivision.)

Calonius, M. Se ovan under 1.

Carver, T., Carver's carriage by sea. Volume 2. 11. ed., by Raoul Colinvaux. Lond. 1963.

Chalaron, Y., L'affrètement maritime. Essai de définition théorique. Paris 1967.

Chauveau, P., Droit aérien. Paris 1951.

— La nouvelle loi française sur les affrètements et transports maritimes. (ETL 1967 s. 596 ff.)

Containertrafikk-problemer. (Art. 1. Assuranceforeningen Skuld, medlemsblad nr 84.)

Containerisation. Some implications of through transport from the banker's point of view. Glyn, Mills & Co. Lond., September 1966.

Coote, B., Exception clauses. Some aspects of the law relating to exception clauses in contracts for the carriage, bailment and sale of goods. Lond. 1964.

Coquoz, R., Le droit privé international aérien. Exposé systématique et critique. Paris 1938.

Cufley, C. F. H., Ocean freights and chartering. Lond. 1962.

Currie, B., se *Healy, N.*

Dahlberg, B. H., Anteckningar efter professor Dahlbergs föreläsningar i sjörätt. Höstterminen 1903. [Hektograferad] Upps. 1905.

Dahlström, Joh. N., Den svenska privata sjörätten. Sthlm 1882.

De la Rousserie, A., Les voituriers successifs. Diss. Paris. 1904.

Dor, S., Bill of lading clauses and the Brussels international convention of 1924. (Hague Rules.) Study in comparative law. 2. ed. Lond. 1960.

Dreijer, P., se *Pineus, K.*

Drion, H., Limitation of liabilities in international air law. The Hague 1954.

Durand, P., Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes). Étude comparée des nouvelles conventions de Berne mises en application le 1er mars 1956. Paris 1956. *Cit.* Durand.

— La pratique des transports par fer—route—eau—air. 4. éd. Paris 1961.

— Les transports combinés par air et par fer. (DA 1930 s. 208 ff.)

Döring, H., Transports combinés air—fer. (RGDA 1932 s. 42 ff.)

Eek, H., Bergström, S. & Arnheim, F., Juridikens termer. 3 uppl. Sthlm 1968.

Ennerfors, R. Se ovan under 1.

Esche, A., Das Recht des Empfängers aus dem Frachtvertrage. Diss. Lpz. 1905.

Falkanger, T., Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (Transportkontrakter). (AfS Bd 5 s. 370 ff.)

— The incorporation of charterparty terms into the bill of lading. (Six lectures on the Hague Rules. Ed. by Kurt Grönfors. S. 55 ff.) (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1967: 3). (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 31.)

— Transportkontrakter. (Nordisk skibsreder forenings medlemsblad nr 466, 1961, s. 3867 ff.)

Flintberg, J. A., Anmärkningar till Sweriges Rikes Sjö-Lag, jämte författningarne om hwarje, å utrikes ort wistande svensk agents, consuls eller commissaries, med handel och sjöfart gemenskap ägande skyldigheter och rättigheter. Sthlm 1794.

Flodin, J., & Wikander, H., Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften. Med anmärkningar och sakregister. Sthlm 1933.

Fraikin, G., Traité de la responsabilité du transporteur maritime. Paris 1957.

Gautschi, G., Schweizerisches Zivilgesetzbuch. Obligationsrecht. 2. Abteilung. Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilband. Besondere Auftrags- und

Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 1. Lieferung: Kommission, Spedition und Frachtvertrag, Art. 425—427 OR. 2. völlig neu bearbeitete Aufl. Bern 1961.

Georgiades, E., Aperçu critique sur la lettre de transport aérien. (RFDA 1966 s. 387 ff.)

Gezelius, H., Några frågor om ansvaret för däckslast. (Ekonomiskt forum 1964 s. 53 ff.)

Giannini, A., Les transports combinés. (ZfiE 1933 s. 467 ff.)

Gilmore, G., & Black, Ch. L., The law of admiralty. Brooklyn 1957.

Goedhuis, D., La convention de Varsovie. (Pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international 12 octobre 1929.) La Haye 1933.

— National airlegislations and the Warsaw convention. The Hague 1937.

Gorton, L., Haaglagen och containertrafiken — några rättsliga spörsmål. (Ekonomiskt Forum 1965 s. 53 ff.)

Gram, P., Fraktavtaler og deres tolkning. 3. utvidede og reviderte utgave. Oslo 1967.

— Se ovan under 1.

Gramm, Das neue Deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln. Berl. 1938.

Grenander, N. Se ovan under 1.

Grundtvig, L. A., Kort fremstilling af den danske søret til brug ved forelaesninger. 2. udg. ved Axel Møller. Kbhvn 1922.

Grönfors, K., Air charter and the Warsaw convention. A study in international air law. Sthlm & The Hague 1956.

— Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok. Sthlm 1965.

— [Anm. av] Jacob W. F. Sundberg, Air charter. A study in legal development. Sthlm 1961. (AfL Bd 2 s. 45 ff.)

— Avtalsreglering och tvångsreglering av sjötransporter. (Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult. Upps. 1960. S. 148 ff.) (Acta Universitas Upsaliensis, Studia Juridica Upsaliensia. 2.)

— Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion. (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1959: 2.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 16.)

— Bil-båt-tåg-flyg. — Kombinerade transporter ur juristens synvinkel. (Ekonomen 1961, nr 9 s. 6 ff.)

— Biltransporträtten i Sverige. (NFT 1963 s. 249 ff.)

— Containertrafiken och ansvarsproblemen. (SvSjT 1966 s. 1224 ff.)

— Container transport and the Hague rules. (JBL 1967 s. 298 ff.)

— Exportörens rättsskydd. (FJFT 1964 s. 132 ff.)

— Från sjöfraktavtal till transportavtal. (FJFT 1968 s. 291 ff.)

— Några synpunkter på tvingande rättsregler i civilrätten. (Festskrift till Håkan Nial. Studier i civilrätt och internationell rätt. Sthlm 1966. S. 204 ff.)

— Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter. Utredning verkställd på uppdrag av Stockholms Handelskammare. (2. oförändr. uppl. Sthlm 1960.) (Skrifter utg. av Näringslivets Trafikdelegation. 2.)

— Om konventionstolkning. Några reflektioner med anledning av en festskrift. (SvJT 1957 s. 16 ff.)

— Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Studier över skadeståndsproblem vid trafik till lands, till sjöss och i luften. Akad. avh. Sthlm 1952.
— Oncarriage in Swedish maritime law. (Six lectures on the Hague Rules. Ed. by Kurt Grönfors. S. 31 ff.) (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1967: 3.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 31.)
— Skadelidandes medverkan. Sthlm 1954. (Försäkringsjuridiska föreningens publikation nr 11.)
— Ställningsfullmakt och bulvanskap. Sthlm 1961. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [29].)
— Svensk rättspraxis. Sjörätt och annan transporträtt 1961—1965. (SvJT 1967 s. 593 ff.)
— Talerätt och skadeståndsrätt enligt luftbefordringskonventionen. (Teori och praxis. Festskrift till Hjalmar Karlgren. Sthlm 1964. S. 80 ff.)
— The mandatory and contractual regulation of sea transport. (JBL 1961 s. 46 ff.)
— Ändamålsförskjutning och rättssäkerhet. (SvJT 1960 s. 12 ff.)
— *& Hagberg, L.,* De nordiska speditionsvillkoren. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1963: 3.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 24.)
— Se *Huvudlinjer.*
— Se ovan under 1.

Guerreri, G., American jurisprudence on the Warsaw convention. (Institute of air and space law. McGill university, publ. no. 6.) Montreal 1960.

Guillemain, Des transports successifs. Paris 1886.

Guldimann, W., Wer ist "erster Luftfrachtführer"? Zur Auslegung des Art. 30 Abs. 3 der Warschhauer Abkommens. (ZfL 1960 s. 121 ff.)

Gütschow, C., Die Reform und Vereinheitligung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht. Hburg 1911.

Götz, H., Der zwingende Geltungsbereich der Haager Regeln nach angloamerikanischem Recht. (ZHR Bd 121, 1958, s. 47 ff.)

Hagberg, L., se *Grönfors, K.*

Hakulinen, Y. J., Obligationsrätt. I. Allmänna läror. Hfors 1962. (Juridiska föreningens i Finland publikationsserie. Nr. 29.)

Hammarskjöld, K. H. L., Om fraktaftalet och dess vigtigaste rättsföljder. Akad. avh. Ups. 1886.

[*Hansa, redaktionell art.*] Die Haftung des Verfrachters aus dem "Linienkonnossement, Conlinethrubill." (Hansa 1957 s. 2482 f.)

[*Hansa, redaktionell art.*] Durchfrachtvertrag: Verfrachterhaftung und Freizeichung. (Hansa 1956 s. 399—400.)

Hasselrot, B., Några spörsmål ang. deposition (inlag) m. m. Omtr. Malmö 1927.
— Se *Jantzen, J.*

Healy, N., & Currie, B., Cases and materials on admiralty. St. Paul, Minn. 1965.

Heider, H., Die frachtrechtliche Haftungsgemeinschaft nach HGB., EVO. und IÜG., insbesondere die Samthaftung verschiedenartiger Frachtführer.

Diss. Breslau 1931.
Heini, A., Das Durchkonnossement. (Through Bill of Lading.) (Arbeiten aus dem iuristischen Seminar der Universität Freiburg Schweiz. 17.) Freib. 1957.
Hellner, J. Se under 1.
Helm, J. G., Haftung für Schäden an Frachtgütern. Karlsruhe 1966.
Hessler, H., Riksgäldskontorets förvaringsbevis och certifikat. Utredning på uppdrag av Riksgäldskontoret. Sthlm 1962.
Hjalsted, F., Tidsbefragterens ansvar overfor konnossementindehaveren. (UfR 1967 B s. 109 ff.)
Holtzberg, B., Synpunkter på begreppen »konossement» och »liknande åtkomsthandling» enligt Haagreglerna samt förpliktelsen att utställa konossement enligt dessa. (Ekonomiskt forum 1966 s. 53 ff.)
Hoppu, E., Rahdinottajan tavaravastuusta, silmällä pitäen vastuuvarausoikeutta matkarahtauksessa. (With summary in English.) Vammala 1966.
Hult, Ph., Lärobok i värdepappersrätt. 5. uppl. (Ombesörjd av H. Hessler.) Sthlm 1966.
Huvudlinjer i svensk frakträtt. Utg. av F. Schmidt, G. Wilkens, K. Grönfors, K. Pineus. 2. omarb. uppl. Sthlm 1962.
Hvidt, V., Bankrembourser. Kbhvn 1929.
Israel, E., Die Haftung des Samtfrachtführers unter Ausschluss der für den gewöhnlichen Frachtführer geltenden Haftungsbestimmungen. Diss. Borna-Lpz. 1913.
Jantzen, J., Certepartier og konossementer. (Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening.) Kra 1912.
— Haagreglenes seiersgang. (ND 1937 s. 193 ff.)
— Håndbok i godsbefordring til sjøs. (Befraktning.) 2. utg. ved Dybwad. Oslo 1952.
[*Jantzen, J.*,] Kommentar til nogle af de mere betydningsfulde Retsafgjørelser, optagne i indevaerende Aargang. (ND 1902 s. V ff.)
— Kommentar til nogle af de mere betydningsfulde Retsafgjørelser, optagne i indevaerende Aargang. (ND 1903 s. V ff.)
— Lidt om gjennemgaaende Konnossementer. (ND 1904 s. 257 ff.)
— *& Hasselrot, P.*, Certepartier och konnossement. Handbok av Nordisk Skibsrederforening. 2. svenska uppl. Sthlm 1920.
Jauffret, E., Par qui et contre qui peut être exercée l'action en responsabilité dans le transport des marchandises par mer. Diss. Paris 1956.
Johanssen, K., Gjennemgaaende konnossementer. (TfR 1896 s. 199 ff.)
Josserand, L., Les transports en service intérieur et en service international. (Transports ferroviaires, roulage, navigation intérieure et navigation aérienne.) A l'éxclusion des transports maritimes. 2. éd. Paris 1926.
de Juglart, M., Traité élémentaire de droit aérien. Paris 1952.
Jägerskiöld, S., Handelsbalkens utländska källor. Lund 1967.
— Studier rörande receptionen av främmande rätt i Sverige under den yngre landslagens tid. Lund 1963.
Jørgensen, S., Fire obligationsretlige afhandlinger. Naturaleksekution, forudsætning og mangel, aftalelov og acceptfrist, misligholdelse. Kbhvn 1965.
— Naturaleksekution. (UfR 1962 B s. 165 ff.)
Kahn-Freund, O., The law of carriage by inland transport. 4. ed. Lond. 1965.

Karlgren, Hj., [Anm. av] K. Grönfors, Ställningsfullmakt och bulvanskap. Sthlm 1961. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning. [29].) (SvJT 1962 s. 257 ff.)

— Några synpunkter på den köprättsliga formulärrätten. (FJFT 1967 s. 415 ff.)

Kihlbom, N., Försäkringsfrågor och ansvarsbestämmelser. (SvSjT 1967 s. 886 f.)

Klæstad, H., Rederansvaret. Kra Kbhvn 1920.

Kleiven, I., [Anm. av] Kurt Grönfors, Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok. Sthlm 1965. (AfL Bd 3 s. 307 ff.)

Knoph, R., Norsk sjørett. Oslo 1931.

Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Früher hrsg. v. Mitgliedern des Reichsgerichts. 5. Bd. bearb. von Dr. jur. Paul Ratz. 2. Aufl. Berl. 1960.

Kôersner, A., [Anm. av] L. A. Grundtvig, De nordiska sjölagarna med domsreferat och sakregister. Kbhvn 1914. (TfR 1919 s. 45 ff.)

Lando, O., Kontraktstatuttet. Hovedpunkter af den internationale kontraktrets almindelige del. Akad. avh. Kbhvn 1962.

Laun, K. von, Die Haftung für den fremden Transportabschnitt beim Durchkonnossement. (ZHR Bd 118, 1955, s. 1 ff.)

Lebuhn, J., Container problems under German law. (AfS Bd 8 s. 515 ff.)

— Container — der nach aussen verlagerte Laderaum des Schiffes? Ein DVZ-Gespräch. Deutsche Verkehr-Zeitung 29/3 1966 (årg. 20 nr 37) s. 6.

Lejman, F., Skadeståndsskyldighet vid anlitande av självständig företagare. (Skadeståndsrättsliga spörsmål. Sthlm 1953. Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 10. S. 89 ff.)

Lemoine, M., Traité de droit aérien. Paris 1947.

Liesecke, R., se *Schlegelberger, F.*

Ligonie, J. A. M., Le connaissement et la lettre de voiture maritime. Paris 1963. (Biblitohèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial . . . T. 7.)

Litvine, M., Précis élémentaire de droit aérien. Bruxelles 1953.

Lorck, I., Om statsbanernes fragtfører-ansvar for gods efter statsbanelovens § 37 og sølovens § 118. (UfR 1953 B s. 101 ff.)

Lundstedt, A. V., Grundlinjer i skadeståndsrätten. Senare delen. Strikt ansvar. Band II: 1. (Föreläsningar över valda delar av obligationsrätten. IV.) Upps. 1948.

Lureau, D., La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et convention de Varsovie. Paris 1961.

Lyon-Caen, Ch., & Renault, L., Traité de droit commercial. 5. éd. Paris 1931.

Lødrup, P., Hovercraft — fågel eller fisk? (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1967: 5.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 32.)

Löfstrand, V., Handelslära för högre handelsläroverk. 3. uppl. Sthlm 1920.

Marais, G., Le connaissement direct (1). La prochaine conférence d'Amsterdam du Comité maritime international. (DMF 1949 s. 91 ff.)

Marston, G., The »near» clause in charterparties. (JBL 1966 s. 42 ff.)

Mateesco Matte, N., Traité de droit aérien-aéronautique. (Évolution — problèmes spatiaux). 2. éd. Paris 1964.

McNair, Lord [*Arnold*], The law of the air. 3rd ed. by Kerr & Evans. Lond. 1964.

Meyer, A., Internationale Luftfahrtabkommen. Köln, Berl. 1953.

— Luftrecht in fünf Jahrzehnten. Köln, Berl. m. fl. 1961.

Mordiglia, A., Through bills of lading. Extension of ports by inland terminals. With particular reference to Rivalta Scrivia (inland Italy) and Cadenazzo (inland Switzerland). (The Baltic and international maritime conference. Monthly circular no. 231, 1967 s. 12741 ff. Äv. Norwegian shipping news. 23. vol. 1967 s. 120 ff.)

Muth, W., Leitfaden zur CMR. (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr.) Berl. 1965.

Müllner, J., Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr CIM (Neufassung vom 25.10. 1952) in Kraft getreten am 1. März 1956 mit Erläuterungen für die Praxis der Verladenden Wirtschaft und Spedition. Hburg 1956.

Nánássy, B. von, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 25. Oktober 1952 (CIM), erläutert und kommentiert. Wien 1956.

— *& Wick, J.*, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach der CIM giltig ab 1. Jänner 1965. Wien 1965.

Nial, H., Annonsavtalet. Dess rättsverkningar i förhållandet mellan tidning och annonsör. Sthlm 1949.

Oram, R. B., Cargo handling and the modern port. Lond. 1965.

Palme, C. Se ovan under 1.

Pappenheim, M., Handbuch des Seerechts. Schuldverhältnisse des Seerechts. II. Bd. 3. Münch. & Lpz. 1918. (Systematisches Handbuch der deutschen Rechtwissenschaft. Abt. III. T. 3.)

Peyrefitte, L., Les transports mixtes rail-route. Paris 1962. (Collection de droit maritime et des transports. 1.)

Pineus, K., Les containers et les transports combinés. (DMF 1967 s. 394 ff.)

— se *Huvudlinjer.*

— *& Dreijer, P.*, Jurisprudence suédoise. (DMF 1963 s. 439 ff.)

Platou, O., Norsk sjøret. Bd. 1. Første hefte. 2. utg. ved Jakob Aars. Oslo 1925.

Pontavice, E. du, & Sortais, J. P. m. fl., L'affrètement par charte-partie. Paris 1964. (Bibl. de droit mar., fluv., aérien et spat. T. 9.)

Pourcelet, M., Transport aérien international et responsabilité. Montreal 1964.

Precht, G., CMR-Handbuch über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr. Hburg 1965.

Prodromidès, M., Projets de conventions internationales sur le transport des marchandises en trafic international. (Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge. Sthlm 1956. S. 180 ff.)

— Projet de Convention sur le contrat de transport international combiné de marchandises. (Studi in onore di Giorgio Berlingeri. Genova 1965. S. 439 ff.) (Specialnummer av Il diritto marittimo.)

Ramberg, J., [Anm. av] Grönfors, K. & Hagberg, L., De nordiska speditionsvillkoren. (Nordisk spedition 1963 nr 4 s. 11 ff.)

— Fraktföraransvar och dokumentation vid containertransporter. (SvSjT 1967 s. 2220 ff.)

— Godsansvaret i hamnarna. (SvStT 1966 s. 789 ff.)
— Några rättsliga speditionsproblem. (Nordisk Spedition 1965 s. 137 ff.)
— Om avbeställningsrätt vid tillverkningsavtal. (Ekonomiskt forum 1963 s. 21 ff.)
— The time-charterer's liability against bill of lading-holders (ETL 1966 s. 874 ff.)
— Unsafe ports and berths. A comparative study of the charterer's liability in Anglo-American and Scandinavian law. Oslo 1967. *Cit.* Ramberg.
Ratz, P., se Kommentar zum HGB.
Renard, J., Le connaissement direct. (Revue Dor 1924: I, s. 1 ff.)
Renault, L., se *Lyon-Caen, Ch.*
Reville, A.-E., Des transports successifs. Diss. Paris 1909.
Reymann, F., se *Schleicher.*
Riese, O., Einheitliche Gerichtsbarkeit für vereinheitlichtes Recht? (RabelsZ 1961 s. 604 ff.)
— Kurzer Bericht über die ICAO-Rechtsausschusskonferenz in Tokio betreffend Charterverträge. (Luft- und Weltraumrechtliche Gegenwartsfragen. Heft 42, 1958, s. 3 ff.)
— Luftrecht. Das internationale Recht der zivilen Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung des schweizerischen Rechts. Stuttg. 1949.
Rinck, G., Gefährdungshaftung. Gött. 1959.
Riska, O., Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. En försäkringsrättslig studie. Akad. avh. Hfors 1964. (Ekonomi och samhälle. Skrifter utg. av Svenska Handelshögskolan nr. 11.)
Robert-Tissot, G.-O., Le connaissement direct. Titre de transports combinés maritimes, terrestres, aériens. Paris 1957.
de Rode-Verschoor, I. H. Ph., Inleiding tot het Luchtrecht. Haarlem 1960.
Rodhe, K., Lärobok i obligationsrätt. Sthlm 1966. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning. [47].)
— Obligationsrätt. Sthlm 1956. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning. [11].)
— Svensk rättspraxis. Obligationsrätt 1945—1949. (SvJT 1951 s. 581 ff.)
Rodière, R., Droit des transports. Paris 1960. *Cit.* Rodière.
— Droit maritime d'après le Précis du Doyen G. Ripert. 3. éd. Paris 1967. (Précis Dalloz.)
— Traité général de droit maritime. Affrêtements & transports. T. 1. Introduction. Les contrats d'affrètement. Paris 1967.
Rousseau, P., Histoire des transports. Paris 1961.
Rusche, R., Die Haftung des Frachtführers. Diss. Borna-Lpz. 1907.
Sandström, J., se ovan under 1.
Schadee, H., Le continu juridique du container. (DMF 1967 s. 602 ff.)
Schalling, K., Transportansvaret vid genomgångstransporter. (SvSJT 1967 s. 2223.)
Schaps, G., & Abraham, H. J., Das deutsche Seerecht. Kommentar und Materialsammlung. 3. umgearb. & erw. Aufl. von H. J. Abraham. Bd II. Berl. 1962.
Schlegelberger, F., & Liesecke, R., Seehandelsrecht. Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 2. neubearb. Aufl. Berl. 1964.

Schleicher, R., Reymann, F. & Abraham, H. J., Das Recht der Luftfahrt. Kommentar und Quellensamlung. Berl. 1960.

Schmidt, F., Föreläsningar i sjörätt. Lund 1944.

— se *Huvudlinjer.*

Schmidt-Räntsch, G., Die Ausführung der Luftbeförderung durch einen dritten. (Festschrift für Otto Riese aus Anlass seines siebzigsten Geburtstages. Karlsruhe 1964. S. 479 ff.)

Schmitthoff, C. M., The export trade. 4. ed. Lond. 1962.

Schweickhardt, A., Die neuen schweizerischen Flei-bestimmungen. Ein neuer Versuch zur Lösung des Problems des kombinierten Flei-Güterverkehrs. (ZfL 1954 s. 213 ff.)

— Schweizerisches Lufttransportrecht unter besonderer Berücksichtigung des schweizerischen Lufttransportreglements, des Warschauer Abkommens und der Beförderungsbedingungen der IATA. Zürich 1954.

Scrutton, Charterparties and bills of lading. 17th ed. by McNair, Mocatta and Mustill. Lond. 1964.

Seabrooke, G. A., Air law. Lond. 1964.

Sejersted, F., Om Haagreglene. (Konnossementskonvensjonen.) (Utgitt av Norges Industriforbund.) 2. utg. Oslo 1949.

Selmer, K. S., The survival of General Average. A necessity or an anachronism? Oslo 1958. (Även i AfS Bd 4 s. 1 ff.)

Selvig, E., Det såkalte husbondsansvar. Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederiansvaret efter Sjøl. § 8. Akad. avh. Oslo 1968.

— Erstatningsberegningen ved lasteskader. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1962: 2). (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 21.)

— Fraktføreransvar og speditøransvar ved godsbefordring på vej. (Lov og rett 1965 s. 241 ff.)

— Hovedspørsmål i transportretten. [Anm. av] Kurt Grönfors, Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok. Sthlm 1965. (TfR 1966 s. 366 ff.)

— Om bortfrakterens ansvar for lasteskader oppstått under »on-carriage» i henhold til omlastningsklausuler. (AfS Bd 6 s. 558 ff.)

— Om dom på naturaloppfyllelse, særlig i befraktningsforhold. (AfS Bd 5 s. 554 ff.)

— The freight risk. A comparative study in contract and maritime law. (AfS Bd 7.)

Sevón, L., Sydfruktlast stulen. Force majeure i järnvägstransporträtten. (FJFT 1967 s. 377 ff.)

Shawcross & Beaumont on Air law. 3. ed. by P. Keenan, A. Lester and P. Martin. With a chapter on space law by J. F. McMahon. Vol. 1. Lond. 1966.

Sidenbladh, K., [Anm. av] Jacob W. F. Sundberg, Air charter. A study in legal development. Sthlm 1961. (SvJT 1963 s. 12 ff.)

— [Anm. av] K. Grönfors, Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok. Sthlm 1965. (SvJT 1966 s. 540 f.)

Sortais, J.P. Se *Pontavice, E. du.*

Stockholm Colloquium on maritime law 1965, The. Report on the carrier identity problem. (Även i Il diritto marittimo 1966 s. 163 ff.)

Sundberg, J. W. F., Air charter. A study in legal development. Akad. avh. Sthlm 1961.
— Les éléments internationaux dans le transport aérien. Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien. (Swedish National Reports to the VIIth International Congress of Comparative Law. Upps. 1966. S. 60 ff.)
— Om ansvaret för fel i lejt gods. Sthlm 1966.
— Om flygbiljett enligt svensk rätt. (AfL Bd 1 s. 317 ff.)
— Om kommersiell biltrafik. (FT 1962 s. 94 ff.)
— Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien. (RFDA 1966 s. 139 ff.)
— Två transporträttsliga uppsatser. Om kommersiell biltrafik. Om flygbiljett. Sthlm 1963.
Tetley, W., Marine cargo claims. Toronto & Lond. 1965.
Tiberg, H., Konossement och fraktavtal. (Festskrift till Håkan Nial. Studier i civilrätt och internationell rätt. Sthlm 1966. S. 504 ff.)
— Mellanmansrätt. 2. uppl. Sthlm 1967.
— Om ansvar för skada på fartyg. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1962: 5.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 22.)
— Skuldebrevsrätt. Sthlm 1967.
— The law of demurrage. Akad. avh. Sthlm 1960.
— Who is the Hague Rule carrier? (Six lectures on the Hague Rules. Ed. by Kurt Grönfors. S. 127 ff.) (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1967: 3.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 31.)
Tunc, A., Force majeure et absence de faute en matière contractuelle. (Rev. trim. 1945 s. 235 ff.)
— Force majeure et absence de faute en matière extra-contractuelle. (Rev. trim. 1946 s. 171 ff.)
Ussing, H., Køb. 4. udgave. ved A. Vinding Kruse. Kbhvn 1967.
Vaes, A., The identity of the Hague rule carrier. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1968: 3.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 35.)
Valle, J., De la responsabilité en matière de transport de marchandises par plusieurs compagnies. Diss. Toulouse 1924.
Van Ryn, J., A new step in the creation of a law relating to transport. The convention of 1956 on international transports of goods by road. (C.M.R.) (ETL 1966 s. 638 ff.)
Warberg, P.-O., Färjetrafiken Sverige—England. (SvSjT 1967 s. 938 ff.)
Warot, J., L'avènement du container dans le trafic maritime. (DMF 1951 s. 263 ff.)
Weibgen, H.-J., Das Durchkonnossement und seine besonderen Klauseln. Diss. Gött. (Ludra, Bez. Lpz) 1930.
Verplaetse, J. G., International law in vertical space. Air. Outer space. Ether. [Madrid] 1960.
Wetter, J., Vem kan utfärda konossement? (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1968: 2.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 34.)
Wick, J., Eisenbahnrecht und Luftrecht. (Studientagung für Luftrecht, 7 Re-

ferate, gehalten am 11./12. November 1960. Zürich 1961. S 21 ff.)
— Se *Nánássy, B. von.*
Wieacker, F., Leistungshandlung und Leistungserfolg. (Festschrift für Nipperday Bd 1. Münch. & Berl. 1965. S. 783 ff.)
Wiig, G., Mottakskonnossementet efter norsk sjørett. (AfS Bd 2 s. 215 ff.)
Wijffels, R., Legal aspects of carriage in containers. (ETL 1967 s. 331 ff.)
Wikander, H., Bidrag till läran om arbetsbetingsaftalet enligt svensk rätt. Upps. & Lpz. 1913.
— Från 1720 års skråordning till 1929 års luftbefordringskonvention. Några drag ur den svenska inlags- och arbetsbetingsrättens utveckling. (Minnesskrift ägnad 1734 års lag av jurister i Sverige och Finland. Den 13 december 1934, 200-årsdagen av riksens ständers beslut. Bd 2. Sthlm 1934. S. 709 ff.)
— Lag om befordran med luftfartyg. Sthlm 1939.
— Om det materiella arbetsbetinget och dess viktigaste rättsföljder med särskild hänsyn till svensk rättspraxis. Upps. & Lpz 1916. (Arbeten utg. med understöd af Vilhelm Ekmans universitetsfond, Upps. 17.)
— 1936 års sjölagsändringar. Med förklaringar ur autentiska källor samt hänvisningar och sakregister. Sthlm 1937.
— Se *Flodin, J.*
Wildiers, P., Le connaissement maritime. 2. éd. Anv. 1961.
Wilkens G., se *Huvudlinjer.*
Vincent, Les transports successifs par terre et par mer et le connaissement direct. Paris 1928.
Vislie, J., Rederis ansvar for skade på gods. Oslo byretts dom av 15. januar 1936. (ND 1937 s. 17 ff.)
Wüstendörfer, H., Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationalen Rechts. Ein Grundriss für Studierende und Praktiker. 2. durchgesehene und verbesserte Aufl. Tüb. 1950.

KLAUSULREGISTER

RÄTTSFALLSREGISTER

Schweiziska

SAKREGISTER

INSTITUTET
FÖR RÄTTSVETENSKAPLIG FORSKNING (IFRF)

I HJALMAR KARLGREN
Skadeståndsrätt
1:a uppl. 1952. 4:e uppl. 1968
Hft. 30:— Inb. 38:—

II HÅKAN NIAL
Internationell förmögenhetsrätt
Hft. 14:50

III LARS WELAMSON
Om anslutningsvad och reformatio in pejus
Hft. 16:—

IV KARL OLIVECRONA
Rättegången i brottmål enligt RB
1:a uppl. 1953. 2:a uppl. 1961
Hft. 36:— Inb. 44:—

V GUNNAR LAGERGREN
Delivery of the goods and transfer of property and risk in the law on sale
Hft. 16:50

VI HJALMAR KARLGREN
Avtalsrättsliga spörsmål
Hft. 17:—

VII HÅKAN NIAL
Handelsbolag och enkla bolag
Hft. 36:— Inb. 44:—

VIII PER OLOF EKELÖF
Processuella grundbegrepp och allmänna processprinciper
Hft. 19:—

IX LARS WELAMSON
Domvillobesvär av tredje man
Hft. 22:—

X HANS THORNSTEDT
Om rättsvillfarelse
Hft. 20:50

XI KNUT RODHE
Obligationsrätt
Hft. 55:— Inb. 67:—

XII TORE STRÖMBERG
Åtalspreskription
Hft. 22:—

XIII PER OLOF BOLDING
Skiljeförfarande och rättegång
Hft. 22:—

XIV ÅKE MALMSTRÖM
Föräldrarätt
Hft. 17:50 Inb. 22:—

XV PER OLOF EKELÖF
Rättegång I
1:a uppl. 1957. 2:a uppl. 1963

XVI NILS REGNER
Svensk juridisk litteratur
Inb. 56:50

XVII NILS HERLITZ
Nordisk offentlig rätt I
Hft. 12:—

XVIII NILS HERLITZ
Nordisk offentlig rätt II
Hft. 22:—

XIX PER OLOF EKELÖF
Rättegång II
1:a uppl. 1959. 2:a uppl. 1964
Hft. 21:—

XX HJALMAR KARLGREN
Säkerhetsöverlåtelse
Hft. 29:—

XXI FOLKE SCHMIDT
Tjänsteavtalet
Hft. 30:—

XXII IVAR AGGE
Straffrättens allmänna del I
Hft. 21:—

XXIII HJALMAR KARLGREN
Kutym och rättsregel
Hft. 16:50

XXIV KARL OLIVECRONA
Rätt och dom
1:a uppl. 1960. 2:a uppl. 1966
Hft. 25:— Inb. 33:—

XXV LENNART VAHLÉN
Avtal och tolkning
2:a tryckn. 1966
Hft. 36:— Inb. 44:—

XXVI OLE WESTERBERG
Skatter, avgifter och pålagor
Hft. 36:50

XXVII PER OLOF EKELÖF
Rättegång III
1:a uppl. 1960. 2:a uppl. 1964
Hft. 19:50

XXVIII SEVE LJUNGMAN — PER STJERNQUIST
Den rättsliga kontrollen över mark och vatten I
4:e uppl. 1968
Hft. 24:—

XXIX KURT GRÖNFORS
Ställningsfullmakt och bulvanskap
Hft. 39:— Inb. 48:—

XXX IVAR AGGE
Straffrättens allmänna del II
Hft. 27:—

XXXI SIGURD DENNEMARK
Om svensk domstols behörighet i internationellt förmögenhetsrättsliga mål
Hft. 48:—

XXXII LARS WELAMSON
Konkursrätt
Hft. 74:— Inb. 87:—

XXXIII HILDING EEK
Internationell privaträtt
2:a uppl. 1967
Hft. 35:—

XXXIV SEVE LJUNGMAN — PER STJERNQUIST
Den rättsliga kontrollen över mark och vatten II
3:e uppl. 1968
Hft. 23:—

XXXV PER OLOF BOLDING
Skiljedom
Hft. 25:—

XXXVI NILS HERLITZ
Nordisk offentlig rätt III
Hft. 90:—

XXXVII FOLKE SCHMIDT
Äktenskapsrätt
1:a uppl. 1963. 3:e uppl. 1967
Hft. 27:—

XXXVIII PER OLOF EKELÖF
Rättegång IV
Hft. 18:—

XXXIX AXEL ADLERCREUTZ
Arbetstagarbegreppet
Hft. 38:—

XL IVAR AGGE
Straffrättens allmänna del III
Hft. 22:—

XLI LARS WELAMSON
Konkurs
2:a uppl. 1967
Hft. 23:—

XLII HJALMAR KARLGREN
Passivitet
Hft. 36:—

XLIII PETER WESTERLIND
Studier över tomträttsinstitutet I
Hft. 80:—

XLIV LENNART VAHLÉN
Fastighetsköp
2:a uppl. 1968
Hft. 30:— Inb. 37:50

XLV ÅKE HASSLER
Skiljeförfarande
Inb. 36:—

XLVI PER OLOF EKELÖF
Rättegång V
Häft. 24:50

XLVII KNUT RODHE
Lärobok i obligationsrätt
Inb. 37:—

XLVIII BERTIL BENGTSSON
Hävningsrätt
Hft. 85:—

XLIX NILS BÖRJE LIHNÉ
Lagsökning
Hft. 54:—

L KURT GRÖNFORS
Successiva transporter
Inb. 69:—

69:-

[68024]