

Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek.  
Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitised at Gothenburg University Library.  
All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text.  
This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



*Sjörättsföreningen i Göteborg*

SKRIFTER 47

GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

---

KURT GRÖNFORS

*Tidsfaktorn*  
*vid*  
*transportavtal*

HÖGSTA DOMSTOLENS KANSLI  
BIBLIOTEKET



1974



## Gothenburg Maritime Law Association

Publications 1-42 published in co-operation with the  
Gothenburg School of Economics and Business Administration

1. Gram, P.: Linjekonossementene trenger revisjon. (1948:1)
2. Brækhus, S.: Ishindringer ved reisebefraktning. (1949:3)
3. Hagbergh, E.: Några spørsmål angående konossement i linjefarten. (1950:1)
4. Fogelklou, L.: Om fartygsintekning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor. (1950:2)
5. Bomgren, G.: Konossementskonvention och konossementslag. (1951:1)
6. Vinge, K.-A.: Om kvarstad i civila mål. (1951:2)
7. Miller, C. T.: Some questions of maritime law now before the Comité maritime international. (1951:3)
8. Devlin, P.: The English rules on choice of law with reference to maritime contracts (charterparties and bills of lading). (1952:1)
9. Flöystad, E.: Protection and indemnity. (1953:1)
10. Brækhus, S.: Rederens husbandsansvar. (1953:2)
11. Dover, V.: The practical application in Britain of fundamental marine insurance principles. (1954:3)
12. Offerhaus, J.: Carriers liability under uniform Hague rules law. (1955:2)
13. Rein, A.: Sjöforklaringer. (1956:3)
14. Pineus, K.: Ny svensk sjöförsäkringsplan. (1957:3)
15. Hagberg, L.: Scancon-certepartiet, tillblivelse och innehåll. (1958:1)
16. Grönfors, K.: Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion. (1959:2)
17. Griggs, J.P.R.: Frustration in relation to contracts of affreightment. (1959:3)
18. Moore, J.C.: Liability of stevedores for cargo damage under United States and British Law. (1961:2)
19. Röhreke, H.G.: The formal and the material concept of flag equality. (1961:4)
20. Tiberg, H.: The claim for demurrage. (1962:1)
21. Selvig, E.: Erstatningsberegningen ved lasteskader. (1962:2)
22. Tiberg, H.: Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. (1962:5)
23. Dover, V.: Uniformity in marine insurance policy forms and clauses. (1963:1)
24. Grönfors, K. & Hagberg, L.: De nordiska speditivillkoren. (1963:3)
25. Asser, J.: Maritime liens and mortgages in the conflict of laws. (1963:5)
26. Hilding, M.: Om bevisning vid lossning av sjötransporterat gods. (1964:4)
27. Schmitthoff, C. M.: The unification of the law of international trade. (1964:5)
28. Sandström, J.: Abrogation of the maritime lien for master's contracts. (1965:4)
29. Pineus, K.: Limited liability in collision cases. (1965:5)
30. Nordström, E.: Folkrättsliga aspekter på kontroll av linjekonferenser. (1965:6)
31. Six lectures on the Hague rules. Ed. by K. Grönfors. (1967:3)
32. Lødrup, P.: Hovercraft — fågel eller fisk? (1967:5)
33. Diplock, K.: Breach of the contract of carriage by sea. (1967:6)
34. Wetter, J.: Vem kan utfärda konossement? (1968:2)
35. Vaes, A. G.: The identity of the Hague rule carrier. (1968:3)
36. Pineus, K.: Om "Emma", En orientering om gemensamt haveri. (1968:4)
37. Sand

Högsta domstolens bibliotek



2 6120 008 896

Ex. 2

*Tidsfaktorn vid transportavtal*

HÖGSTA DOMSTOLENS KANSLI  
BIBLIOTEKET

*SJÖRÄTT.*

1890

1890

1890



*Sjörättsföreningen i Göteborg*

SKRIFTER 47

GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

---

KURT GRÖNFORS

*Tidsfaktorn*  
*vid*  
*transportavtal*

HÖGSTA DOMSTOLENS KANSLI  
BIBLIOTEKET



AKADEMIFÖRLAGET — GOTHENBURG

SCANDINAVIAN UNIVERSITY BOOKS

*Denmark: MUNKSGAARD, Copenhagen*

*Norway: UNIVERSITETSFORLAGET, Oslo, Bergen, Tromsø*

*Sweden: ESSELTE STUDIUM, Stockholm, Gothenburg, Lund*

ISBN 91-24-15517-9

*Tryckt med bidrag från*

*Torsten och Ragnar Söderbergs stiftelser*

*samt*

*Sjörättsföreningen i Göteborg*

© 1974 KURT GRÖNFORS

PRINTED IN SWEDEN BY

ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG, KUNGSBACKA 1974

*Denna bok tillägnas  
Sjörättsföreningen i Göteborg*





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förkortningar .....	10
Kap. I. <i>Allmänt om tidsfaktorn vid transportavtal</i> .....	13
1. Inledning	13
2. Snabbhetens ökade betydelse	16
3. Tidsaspektens olika dimensioner	18
4. Tidsfaktorn och transportförsäkringen	20
5. Tidsfaktorn och köpavtalet	23
6. Karakteristiska drag för dröjsmålsansvaret	26
7. Avgränsning av de rena dröjsmålskadorna	28
8. Mål och medel för undersökningen	32
9. Plan för undersökningen	34
Kap. II. <i>Tidsfaktorns utformning förr och nu</i> .....	36
1. Inledning	36
2. Posten som pådrivande faktor	37
3. Utvecklingen av dröjsmålsreglernas struktur	39
4. Avgångsmodellen i äldre sjörätt	40
5. Transportfristmodellens framväxt	45
Kap. III. <i>Dröjsmålsreglernas allmänna uppläggning</i> .....	48
1. Inledning	48
2. Allmänna anmärkningar om sjörättens dröjsmålsregel	48
3. Köprätten som mönster för sjölagens dröjsmålsregel	50
4. Köprättens olämplighet som mönster	54
5. Landtransporträttens dröjsmålsregler	55
6. Lufttransporträttens dröjsmålsregel	57
7. Förhållandet mellan köprättens och transporträttens dröjsmålsansvar	60
8. Sammanfattning	61
Kap. IV. <i>Dröjsmålssanktionerna</i> .....	63
1. Inledning	63
2. Ömsesidigheten i prestationerna	64
3. Tvång till naturaluppfyllelse	65
4. Hävning	66
5. Skadestånd	69
6. Avtalsvite	70

Kap. V.	<i>Dröjsmålsbegreppets uppbyggnad</i> .....	71
	1. Inledning	71
	2. Transportfristens längd	73
	3. Underlåtenhet att informera om en förutsedd försening	80
	4. Den dubbla aktsamhetsbedömningen	81
	5. Ansvarsperiod och transportfrist	84
	6. Tidpunkten för transportfristens början	91
	7. Tidpunkten för transportfristens slut	96
	8. Överskridande av transportfristen och väsentlighetskravet	97
	9. Sammanfattning	100
Kap. VI.	<i>Dröjsmålsbegreppets förhållande till närliggande juridiska kategorier</i> .....	104
	1. Inledning	104
	2. Icke-uppfyllelse och dröjsmål	105
	3. Omöjlighet och dröjsmål	110
	4. Deviation och dröjsmål	111
	5. Konvertering till totalförlust	113
	6. Konverteringspunkt och preskriptionspunkt	118
Kap. VII.	<i>Orsaker till dröjsmål</i> .....	122
	1. Inledning	122
	2. Dröjsmål på avsändningsorten	123
	3. Dröjsmål under själva resan	124
	4. Dröjsmål på bestämmelseorten	125
	5. Avgränsningen av ansvarsgrundande dröjsmål	125
Kap. VIII.	<i>Olika typer av dröjsmålsskador</i> .....	129
	1. Inledning	129
	2. Allmänt om dröjsmålsskadornas anatomi	129
	3. Till godset hänförliga skadetyper	131
	4. Till transporten hänförliga skadetyper	138
	5. Till mottagaren hänförliga skadetyper	142
	6. Dröjsmålsskada kan inte bevisas	144
Kap. IX.	<i>Haagreglerna och dröjsmålsskadorna</i> .....	146
	1. Inledning	146
	2. Författningstexterna	147
	3. Förarbetena	148
	4. Engelsk och amerikansk rätt	149
	5. Tysk rätt	152
	6. Nordisk rätt	153
	7. Förslag till lösning av tolkningsfrågan	156



Kap. X.	<i>Dröjsmål vid successiva transporter</i> .....	160
	1. Inledning	160
	2. Dröjsmålsbegreppet	161
	3. Lokaliseringen av dröjsmål till ett eller flera transportled	162
	4. Särskilda problem vid kombinerade transporter	164
	5. Införandet av ett uniformt dröjsmålsansvar	167
Kap. XI.	<i>Friskrivning från dröjsmålsansvar</i> .....	169
	1. Inledning	169
	2. Friskrivning från sjörättens dispositiva dröjsmålsansvar	171
	3. Friskrivning enbart genom summamässig ansvarsbegränsning	178
	4. Friskrivning från sjörättens tvingande dröjsmålsansvar	180
	5. Friskrivning från lufträttens tvingande dröjsmålsansvar	184
	6. Friskrivning från landtransporträttens tvingande dröjsmålsansvar	186
Kap. XII.	<i>Den tidsgaranterade transporten</i> .....	189
	1. Inledning	189
	2. Deklaration av särskilt tidsintresse	192
	3. Den allmänna utformningen av tidsgaranti	193
	4. Tidsgaranti och vite	197
	5. Tidsgaranti och tvingande rättsregler	201
	6. Exempel på klausuler om tidsgaranti	203
	7. Speditörens dröjsmålsansvar och tidsgaranti	204
	8. Sammanfattning	206
	Rättsfallsregister .....	207

*NB.* Some parts of this book (cf. Chs. V, X and XI) have been published in English as separate papers: "The Concept of Delay in Transportation Law", in *European Transport Law 1974*; "Liability for Delay in Combined Transports", in *Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 5 (1973/74)*; and "Exception Clauses on Delay in Ocean Bills of Lading", in *Il diritto marittimo 1973*.

## FÖRKORTNINGAR

- |   |   |
|---|---|
| <i>I förkortning citerad källa</i>          |   |
| II Conférence                               | II Conférence internationale de droit privé aérien, 4–12 Octobre 1929 Varsovie (Warszawa 1930)      |
| <br><i>I förkortning citerad litteratur</i> |   |
| Cargo insurance                             | Cargo insurance and modern transport (ed. K. Grönfors, Gbg 1970)                                    |
| Carver                                      | Carver's Carriage of goods by sea (12th ed. by R. Colinvaux, Lond. 1971)                            |
| Gorton                                      | L. Gorton, The concept of the common carrier in Anglo-American law (Gbg 1971)                       |
| Grönfors, Allmän transporträtt              | K. Grönfors, Allmän transporträtt (3. uppl. Sthlm 1974)   |
| —, Successiva transporter                   | K. Grönfors, Successiva transporter. En studie i transportöransvar (Sthlm 1968)                     |
| —, Ansvaret för lossat gods                 | K. Grönfors, Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter (2. uppl. Sthlm 1960) |
| —, Befraktarens hävningsrätt                | K. Grönfors, Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion (Gbg 1959)                 |
| Hammarskjöld                                | K. H. L. Hammarskjöld, Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder (Upps. 1886)                |
| Jantzen                                     | Johs. Jantzen, Håndbok i godsbehandling til sjøs (befraktning) (2. utg. ved N. Dybwad, Oslo 1952)   |
| Jørgensen                                   | S. Jørgensen, Kontraktret 2 (Kbhvn 1972)  |



Krüger	K. Krüger, Transportomlegning. Særlig om deviasjon i sjötransport (stencil, Oslo 1973)
Nánássy	B. von Nánássy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (Wien 1956)
Nánássy & Wick	B. von Nánássy & J. Wick, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (Wien 1965)
Ramberg	J. Ramberg, Cancellation of contracts of affreightment (Gbg 1970)
Rodhe, Lärobok	K. Rodhe, Lärobok i obligationsrätt (3. uppl. Sthlm 1971)
—, Obligationsrätt	K. Rodhe, Obligationsrätt (Sthlm 1956)
Schmidt m.fl.	F. Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt (2. uppl. Sthlm 1962)
Sundberg	J. Sundberg, Air charter. A study in legal development (Sthlm 1961)
Taxell	L. E. Taxell, Avtal och rättsskydd (Åbo 1972)
Wikander, Luftbefordringslagen	H. Wikander, Lag om befordran med luftfartyg (Sthlm 1939)
—, Sjölagsändringar	H. Wikander, 1936 års sjölagsändringar (Sthlm 1937)

#### *Övriga förkortningar*

AfL	Arkiv for luftrett
AfS	Arkiv for sjørett
AMC	American Maritime Cases
Asp. M.L.C.	Aspinall's Maritime Law Cases
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer
CITEJA	Comité international technique d'experts juridiques aériens
CMI	Comité Maritime International
CMR	Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route
CTO	Combined Transport Operator
DHR	(Danmarks) Højesteret



ECE	Economic Commission for Europe
ETL	European Transport Law
Ex.	Exchequer Reports, Welsby, Hurtstone & Gordon (1847-56)
FHD	Högsta domstolen (Finland)
FJFT	Tidskrift utg. av Juridiska föreningen i Finland
IATA	International Air Transport Association
ICC	International Chamber of Commerce
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IUMI	International Union of Marine Insurance
JALC	Journal of Air Law and Commerce
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
K.B.	Law Reports, King's Bench Division
LI.L. Rep.	Lloyd's List Law Reports (1919-50)
Lloyd's Rep.	Lloyd's List Law Reports (1951-1967) Lloyd's Law Reports (från 1968)
L.R.C.P.	Law Reports, Common Pleas (1865-1875)
L.T.	Law Times Reports (Privy Council)
ND	Nordiske domme i sjöfartsanliggender
NHR	(Norges) Højesterett
NJA	Nytt juridiskt arkiv avd. I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv avd. II
NOU	Norges offentlige utredninger
Prop.	Kungl. Maj:ts proposition
RFDA	Revue française de droit aérien
SHD	Högsta domstolen (Sverige)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
SvSjT	Svensk sjöfartstidning
S.W. 2d.	South Western Reporter, second series
SøHa	Sø- og Handelsretten i København
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
UfR (B)	Ugeskrift for Retsvæsen (afd. B)
U.S.	United States of America, United States Supreme Court Reports
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
UNIDROIT	Institut international pour l'unification de droit privé
ZfL	Zeitschrift für Luftrecht (und Weltraumrecht)

## Kapitel I

### ALLMÄNT OM TIDSAKTORN VID TRANSPORTAVTAL

”En gammal regel lyder att snabbheten är ett livsvillkor för handeln.”

*A. Öhman, Om inrättande af en skiljedomstol för handel och sjöfart (Sthlm 1896).*

”The Law of Delay is as inevitable as the Law of Gravity.”

*C. Northcote Parkinson, The law of delay (Lond. 1970).*

#### 1. Inledning

I transportavtalet, liksom i varje annat avtal, ingår tidsfaktorn normalt som en del av prestationens bestämmande. Prestationen får icke utföras när som helst och under hur lång tid som helst utan måste ske inom på visst sätt bestämd tid. Brott mot denna *plikt till rättidig uppfyllelse* innebär ett kontraktsbrott. Föreligger ett sådant, och är detta samtidigt väsentligt (ibland krävs ytterligare kvalificering), har transportkunden rätt att häva avtalet. Vare sig han utnyttjar denna sin rätt eller ej, har han samtidigt rätt till skadestånd enligt särskilda regler. Transportören kan därför sägas bära ett *dröjsmålsansvar*. Det är utformningen av detta ansvar som utgör föremålet för denna undersökning.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Redan i början av denna bok måste förekomma begrepp som dröjsmål och liknande. En uppgift för den fortsatta analysen är att precisera innebörden av sådana uttryck såsom arbetsredskap i transporträttsliga resonemang. Resultatet av en sådan precisering kan inte lämpligen förutskickas redan i introduktionen utan redovisas i sina respektive sammanhang som sammanfattande slutsatser efter företagen analys. Till en början måste därför hithörande begrepp begagnas i en mera vag mening.



Tidsfaktorn kan ha mer eller mindre central betydelse, beroende dels på avtalstypen och dels på det individuella avtalets utformning. Ett köpavtal kan t.ex. utformas som ett fixavtal, där varje dröjsmål — även det allra minsta — innebär ett kontraktsbrott som medför hävningsrätt. Har så icke skett, fordras för att hävningsrätt skall föreligga ett väsentligt dröjsmål; en viss tidsmarginal står därmed till säljarens disposition. Skadeståndsskyldigheten kan på motsvarande sätt göras strängare eller mildare. Köpavtalet kan givetvis också utformas så, att säljaren har en vidsträckt rätt att välja tidpunkten för prestationens fullgörande, och därigenom skjuts tidsfaktorn starkt i bakgrunden.

Sjötransportavtalet är sedan gammalt en avtalstyp, där tidsfaktorns betydelse som del av transportprestationen starkt begränsats. Sjöfartens särskilda känslighet för växlingen i väder och vind har medfört, att plikten till rättidig uppfyllelse vanligen fått en mjukare utformning än vid flertalet andra avtalstyper. Vid förhyrande av helt fartyg genom certeparti har tiden för avtalets början och slut bestämts elastiskt med tanke på att fartygets resa före och efter certepartiet kan nödvändig-göra smärre förskjutningar i tiden.<sup>2</sup> Befraktarens rätt att häva på grund av dröjsmål är kringskuren på ett sätt som avviker från det normala avtalsrättsliga mönstret. Även den tidtabellsenliga linjetrafiken, som

<sup>2</sup> Det är just i fråga om tidpunkten för leverans resp. återleverans av förhyrt fartyg, som dröjsmålsproblem uppkommer. Så har t.ex. i engelsk rätt full certepartifrakt ansetts skola utgå fram till genomförandet av försenad återleverans av tidsbefraktat fartyg, ej blott betalning enligt marknadens då gängse lägre frakt. *London and Overseas Freighters Ltd. v. Timber Shipping Company (The London Explorer)*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 523, återgivet i SvSJT 1971 nr 39 s. 19 och kommenterat bl.a. av Cadwallader i JMLC 4 (1972/73) s. 288-289. Under själva sysselsättningen under ett rescerteparti har tidsrisken lagts på transportören med en del förskjutningar till transportkundens nackdel genom klausuler om demurrage (överliggighet), isklausuler och särskilt klausuler om lastning och lossning. Vid tidscertepartier är det transportkunden som i princip bär tidsrisken, med undantag för s.k. off-hire (period då frakt inte utgår) och eventuellt skadestånd och hävning där fartyget ej är i användbart skick. Kontraktsfart, dvs. konsekutiva (omedelbart på varandra följande) resor, utgör en mellanform. Även om tidsproblemen på grund av transportkundens eget inflytande på resornas genomförande tydligen får ett begränsat utrymme, kommer åtskilliga rättsfall från helbefraktningens område att kunna användas i den följande framställningen för att illustrera uppkommande rättsproblem angående tidsfaktorn vid transportavtal. Först i linjefarten saknar transportkunden helt möjlighet att själv påverka tiden för transportens genomförande, vilket medför att tidsproblem där får särskild betydelse. Linjefarten tilldrar sig därför det huvudsakliga intresset i denna undersökning.



under detta århundrade vuxit fram och fått en dominerande ställning inom svensk sjöfart utan att särskilt uppmärksammas till sina juridiska konsekvenser av lagstiftaren, har en tidsmässigt starkare cirkamässig karaktär än tidtabellsenlig trafik med andra transportmedel. Transportkunderna brukar både vid trampfart och vid konventionell linjefart sägas vara vana att vid sjötransporter räkna med betydande variationer i tiden.<sup>3</sup> Transportkundens skadeståndsrätt blir med denna uppläggnings av reglerna starkt begränsad.

Helt annorlunda ställer det sig med de nya transportmedlen till lands och i luften. När järnvägstransport framstod som ett alternativ till sjötransport, var snabbheten den verkliga konkurrensfaktorn; den starkt minskade transporttiden blev skälet till att transportkunden var beredd att betala högre frakt. Tidsfaktorns centrala ställning avspeglas också i de juridiska ansvarsreglernas uppbyggnad, ty blotta överskridandet av vissa transportfrister medför ersättningsskyldighet. Lättheten att få skadestånd jämfört med vad förhållandet är vid sjötransporter motverkas dock i väsentlig mån av den starka summamässiga begränsningen till (dubbla) frakten. Eftersom lastbilstransporterna främst konkurrerar med järnvägstransporterna, har den europeiska lastbilskonventionen (CMR) utformats med järnvägsfördragets regler som mönster, och tidsfaktorn har där tillmätts samma centrala betydelse — låt vara att regleringen har förenklats för att bättre motsvara förhållandena vid biltransporter. Allra mest betyder tidsfaktorn för lufttransporterna, där just snabbheten är det helt dominerande argumentet för transportkunden. Detta förhållande har även präglat utformningen av de juridiska ansvarsreglerna så, att dröjsmålsansvaret här helt följer samma regler som dem om sakskada. Likställigheten har drivits så långt, att även

<sup>3</sup> Hammarskjöld s. 55 framhöll 1886 "sjöfartsförhållandenas oberäknelighet", och mera än åttio år senare understryker B. Bengtsson, Särskilda avtalstyper I (Sthlm 1971) s. 116, att det vid bl.a. sjötransport är fråga om en "prestation på längre sikt, varför det kan vara svårt att beräkna när den kan bli fullgjord". E. Selvig har, i AFS Bd 7 s. 279, sammanfattat situationen i juridiska kategorier på följande sätt: "Moreover, frustrated expectations resulting from *delay* in the carriage are generally the risk of the freighter. Contracts of carriage of goods by sea do not contain any stipulation as to the time by which the delivery at the destination shall take place; the carrier merely has an implied duty to perform the carriage with reasonable dispatch. In practice, the time required for performance may vary with the circumstances of the voyage. Whether the carrier is in default so as to be liable for breach of contract must be determined with a liberal allowance for this margin of inherent uncertainty."

ansvarsbegränsningen är densamma för såväl sakskador som dröjsmålskador.

På detta sätt avspeglar sig den varierande betydelsen av transportens snabbhet i själva utformningen av dröjsmålsansvaret vid de olika transportmedlen. Den hittillsvarande särställningen för sjötransporterna jämförda med övriga transportmedel har medfört, att dröjsmålskador bara i jämförelsevis sällsynta fall blivit föremål för betydande tvister. Härtill har naturligtvis bidragit den intill senaste tid långtgående friskrivningen i transportdokumenten (nedan Kap. XI) och den därtill anknyttande traditionella uppfattningen att en sådan är möjlig.

## 2. *Snabbhetens ökade betydelse*

Läget håller emellertid på att förändra sig med avseende på sjötransporterna.<sup>4</sup> Från transportkundens synpunkt sett innebär vidare de nya kombinerade transporterna, särskilt de som genomförs i form av containertransporter eller över huvud transporter av enhetslastat gods, att snabbheten i transporten blivit ett centralt säljargument för transporten i dess helhet, även där en del fullgörs till sjöss.<sup>5</sup>

För att konkret illustrera detta påstående kan man utgå från följande exempel. En tillverkare i Sverige av vissa maskiner önskar undvika att binda ett större kapital i form av ett betydande reservdelslager i Förenta staterna, där han har en viktig exportmarknad. För att kunna hålla lagret så litet som möjligt men ändå ge sina amerikanska kunder en mycket snabb och god service, låter han två gånger i månaden flyga över de reservdelar som närmast behövs. Frakten blir visserligen högre än om han anlidade konventionell sjötransport, men förfarandet ställer sig ändå lönsamt därigenom, att han frigör det stora kapital som han eljest hade måst binda i form av ett betydligt mera omfattande reservdelslager i Amerika. Även på andra sätt blir minskade transporttider ofta liktydiga med sänkta transportkostnader. Denna syn på transportkostnaderna som ett viktigt moment i produktions- och distributions-

<sup>4</sup> Under senare år har också likabehandling av sakskador och dröjsmålskador börjat hävdas tolkningsvis med avseende på sjötransporträttens tvingande rättsregler, de s.k. Haagreglerna. Se därom närmare nedan Kap. IX.

<sup>5</sup> Jfr t.ex. I. Blennow i Stockholms handelskammares meddelande 1970 nr 4; B. G. Nilson i SvSjT 1971 nr 33 s. 22-23; L. Nordström, Rumsliga förändringar och ekonomisk utveckling (Gbg 1971) s. 125 överst; K. Schalling i Svensk export 1973 nr 1.



processen brukar kallas logistik, och den sålunda benämnda vetenskapsgrenen har under senaste år fått en central plats i såväl svensk som internationell transportekonomisk diskussion. I så måtto kan dröjsmålsansvaret betecknas såsom ingående i *logistikens juridiska dimension*.

Introducerandet av den nya snabba containertrafiken land-sjö-land mellan Skandinavien och Nordamerika innebär, att transportkunden plötsligt har fått ett med lufttransporterna konkurrenskraftigt alternativ. Visserligen behöver de snabba containerfartygen allttjämt någon vecka för själva sjötransporten, under det att samma sträcka flygledes klaras av på några timmar. Gäller det ett överraskande behov av en reservdel så snabbt som möjligt, erbjuder flyget därför allttjämt den enda möjligheten. Men gäller det förutsebara och kort tid i förväg planeringsbara behov, kan *snabbheten* likaväl tillgodoses genom de nya yttransporterna. Tidsfaktorn har med andra ord åtminstone en annan dimension än blotta jämförelsen mellan de effektiva transporttiderna, nämligen *regulariteten* i sådana fall där planeringstiden ej behöver bli alltför lång.<sup>6</sup> Vår tillverkare kan även ytledes få sina sändningar till Amerika ett par gånger i månaden och behöver inte rekvirera reservdelarna förrän ungefär 14 dagar innan varje sändning anländer till hans lager i Amerika. Inom ramen för ett effektivt fungerande transportsystem blir också för- och eftertransporterna så snabba, att här kan ligga någon tidsvinst i förhållande till ett flygalternativ, där leverans till avgångsplatsen och hämtning på bestämmelseflygplatsen måste ske separat. Den redare, som åtar sig en containertransport från inland till inland på nu skisserade sätt, saluför med sin transportprestation tydligen en "produkt" med tidsfaktorn i mycket mera framskjuten ställning än vid konventionella sjötransporter.<sup>7</sup> Frågor om dröjsmålskador måste under sådana förhållanden antas komma att få en helt annan betydelse än förut. "Den nya utvecklingen måste innebära, att reglerna om dröjsmålsansvar omprövas, genomlyses mot bakgrunden av förändringarna och modifieras på lämpligt sätt."<sup>8</sup>

<sup>6</sup> I själva verket erbjuder tidsfaktorn ytterligare dimensioner, se strax härnadan under 3.

<sup>7</sup> Jfr Krüger s. 521.

<sup>8</sup> Grönfors i skriften Inbjudan till professorsinstallation vid Göteborgs universitet lördagen den 30 oktober 1971 (Gbg 1971) s. 53, där det vidare heter: "Problemet tillhör sjuttioalets forskningsprogram och bör angripas med allmän grundforskning, utarbetande av avtalsklausuler och slutligen ändrade lagregler." Med föreliggande monografi avses att tillgodose något av det sålunda angivna forskningsbehovet på detta område.



Inte ens själva sjödelen av transporten genomförs på ett sätt som motsvarar vad som är vanligt inom konventionell sjöfart. Det moderna containerfartyget har utvecklats till en högeffektiv transportmaskin, som till sin utformning skiljer sig väsentligt från hittills begagnade fartyg, bl.a. genom att medge betydligt snabbare lastning och lossning. Sjöresan genomförs med hjälp av alla tekniska navigationsmedel (t.ex. Decca, Loran, satellitnavigering, snart även tröghetsnavigering) och stabiliseringsanordningar (fenor och tankar) på sådant sätt, att man i flertalet fall kan navigera undan ovädersområden, samtidigt dämpa den rullning som ändå är ofrånkomlig under resan och följa den med hänsyn till rådande meteorologiska förhållanden optimala kursen (s.k. weather routing). Härigenom blir stuvningen av ett containerfartyg snabbare och enklare än motsvarande arrangemang i konventionell fart och godset skonas på ett betydligt effektivare sätt. Navigeringen efter väder innebär ytterligare ökad snabbhet för resan. I själva verket är analogien mellan flygets sätt att navigera och den avancerade fartygsnavigationen påtaglig. Hela detta från traditionen avvikande sätt att genomföra sjöresan avspeglar även det nya i situationen, nämligen att tidsfaktorn har fått en central plats.

### 3. Tidsaspektens olika dimensioner

Redan vad som nu sagts tyder på att tidsaspekten ingalunda är entydig. När det i transportsammanhang talas om tiden, kan därmed åsyftas olika saker.

Begreppet tid kan referera till antingen *snabbhet* eller *regularitet*. Det nyss givna exemplet med säljarens leveranslager i Amerika belyser denna skillnad. Med tiden för transporten åsyftar man den snabbhet, varmed godset förflyttas från tillverkaren i Sverige till hans buffertlager i Amerika. Men tiden kan också användas för att koncentrera intresset inte på själva förflyttningen utan på tiden för godsets ankomst till bestämelseorten: klockan 12 varje onsdag. Avvikelser i tiden gäller då avvikelser från denna tidpunkt, inte den större eller mindre tidrymd själva godsets förflyttning har visat sig kräva.

I själva verket finns ytterligare två dimensioner av tidsaspekten, nämligen *frekvens* och *kapacitetselasticitet*. Det måste erbjudas ett tillräckligt antal transportlägenheter under varje tidsperiod, för att inte godset skall riskera att bli liggande länge i terminal i väntan på nästa transportlägenhet; eljest kan den totala transporttiden utökas på ett sådant sätt, att

den erbjudna transporten alls inte framstår som en snabb service. Ytterligare krävs för en snabb transportservice, att erforderlig kapacitet kan ställas till transportkundens förfogande, när han hastigt får ett ökat behov av transportutrymme.

Båda dessa dimensioner av tidsaspekten kan också illustreras med det förut givna exemplet. Lagerhållaren på exportmarknaden kan ställas inför nödvändigheten att fördela antalet sändningar i tiden mera tätt än var fjortonde dag, t.ex. en gång i veckan eller två gånger i veckan. För att servicen skall bli av praktiskt värde för honom krävs då ett ökat antal avgångar.

Det kan också bli så, att kunden oförmodat får behov av en större volym för någon enstaka sändning än den normalt planerade volymen. För att därvidlag kunna tillmötesgå kunden, måste transportören ha en så elastisk kapacitet, att den ökade godsmängden för detta enstaka tillfälle kan omhändertas, så att inte en del av den vid tillfället erforderliga godssändningen blir fördröjd.

En vad beträffar tiden i alla avseenden förstklassig transport kräver tydligen inte mindre än fyra sinsemellan olika egenskaper på en gång: snabbhet, regularitet, frekvens och kapacitetselasticitet. Bortfall av en eller flera av dessa egenskaper innebär en motsvarande kvalitetsänkning i tidshänseende.

En betydelseskilnad, som har visat sig kunna ge upphov till missförstånd, är tiden i meningen av den *tid som krävs för transportmedlets utförande av själva transporten* (transportlägenheten) och tiden i meningen av den *tid som förflyter mellan godsets avlämnande för transport på avsändningsorten till dess ställande till mottagarens förfogande på bestämmelseorten* (godstransporten).<sup>9</sup> Regler om helbefraktning är inriktade på transportmedlet och dess resa och ansluter sig därför till det förstnämnda mönstret, under det att regler om styckegodsbefraktning och linjetrafik är inriktade på det transporterade godset (den individuella sändningen) och därför passar in i det andra mönstret. En väsentlig skillnad blir, att med det senare betraktelsesättet godsets kvarliggande i terminalen på avsändningsorten kommer att inbegripas i transporttiden, vilket däremot inte är fallet enligt det förra betraktelsesättet. I helbefraktningsfall blir det faktum att transportmedlet verkligen har påbörjat sin resa av central betydelse, ty det är resan man är inriktad på.

<sup>9</sup> Jfr t.ex. L. E. Schumer, *The elements of transport* (3. ed. Lond. 1968) s. 33-34.



I linjetrafik däremot blir, med ett konsekvent betraktelsesätt, denna omständighet icke ensam av betydelse, utan den avgörande tidpunkten är den, då godset omhändertagits av transportören för befordran. En annan sak är, att juristerna ingalunda alltid har varit konsekventa i sin åskådning. Belysande är att bankerna, om inte annat har föreskrivits instruktionsledes, fasthåller vid kravet på ombordkonossement som grund för remburs i linjetrafik, även när containerkonossement utställda av operatörer med dugliga transportsystem presenteras och omhändertagandet för transport rimligen bör vara den relevanta omständigheten.

Mångtydigheten hos tidsbegreppet måste uppmärksammas, när argument och resonemang om tidssynpunkten analyseras i det följande. Den juridiska bedömningen kräver ofta, att innebörden av tidsbegreppet närmare preciseras i det konkreta sammanhanget.

#### 4. *Tidsfaktorn och transportförsäkringen*

Det sagda visar tydligt tidsfaktorns ekonomiska betydelse vid transportavtal. Den praktiska vikten av ansvarsreglernas utformning i dröjsmåls-situationer ökar på grund av ansvarsreglernas behandling i försäkringshänseende.

Sakskador på transporterat gods täcks ofta och till betydande belopp av transportförsäkring. Inte bara ansvaret för sakskador och dettas beloppsmässiga begränsning medför en skadefördelande effekt, utan en sådan uppkommer även genom den kompletterande försäkringen. Utmärkande för dröjsmålsskador till skillnad från sakskador är nu, att dröjsmålsskadorna endast i ringa mån anses vara försäkringsbara (avgränsningen av de rena dröjsmålsskadorna sker nedan under 7). De vanliga försäkringsvillkoren gäller visserligen under sedvanlig transport, vilket inbegriper kortare uppehåll och mellanlagringar, och vid längre uppehåll kan skydd erhållas — men inte alltid — mot särskild premie eller vid vissa villkor automatiskt.<sup>10</sup> Men det är då alltså sakskador under transporten som täcks och inte rena tidsintressen. Undantagna är sålunda tids-, ränte- eller konjunkturförlust, förlust av marknad, ökning av kostnader eller annan indirekt förlust.<sup>11</sup> Inte desto mindre är

<sup>10</sup> Jfr t.ex. Transportförsäkring av varor (Hfors 1957) s. 72–73 och K. Selmer i AfS Bd 12 s. 23–24.

<sup>11</sup> Se särskilt Institute Cargo Clauses (All Risks), Clause 5, och Norska varuförsäkringsplanen 1967 § 70.



det i åtskilliga fall just förluster av angivna slag som är de mest kända.<sup>12</sup>

Den nu gällande norska försäkringsplanen har i berörda hänseende utvidgat det försäkringsbara området ett stycke. I nordisk doktrin har särskilt norrmannen Knut Selmer pläderat för ett utvidgat försäkringskydd för dröjsmålsskador.<sup>13</sup> Tekniken är därvid i stor utsträckning att konvertera dröjsmålsskadan till en sakskada (det långa dröjsmålet anses exempelvis ge upphov till en s.k. konstruktiv totalförlust), och därigenom befinner man sig försäkringstekniskt på så mycket fastare mark. Men i försäkringsvärlden är samtidigt utvecklingen på marsch mot att täcka in mera av rena tidsrisker när det gäller transportverksamhet.<sup>14</sup>

Ett betydelsefullt exempel erbjuder den s.k. transportavbrottsförsäkring (Transit Interruption Insurance). Ännu förekommer denna endast i undantagsfall, där mycket stora värden står på spel, och man inriktar sig därvid främst på sådana saksador, som till sin konsekvens får dröjsmålsskador. Liksom man kan teckna en avbrottsförsäkring med avseende på en fabriks drift, kan man under tiden för fabriken uppförande vara täckt av en transportavbrottsförsäkring, avseende stora och dyrbara enheters transport fram till fabriken för infogande i densamma (t.ex. en betydelsefull maskin eller maskindel). Sådana försäkringar utformas individuellt efter kraven i varje särskilt fall och har därför inte normaliserats med hjälp av standardvillkor. Vid planeringen av fabriken uppförande kan naturligtvis risken av dröjsmåls inträffande mötas med andra medel, t.ex. en tidigareläggning av leverans och transport av den ifrågavarande komponenten, val av en kvalitativt högtstående transportör med erkänt god regularitet på sina transporter och liknande metoder inom ramen för logistisk planering.

Ett liknande tidsintresse förekommer försäkrat på kaskosidan i form av försäkring av typ "safe arrival" av ett fartyg, som skall tillträda ett ekonomiskt gynnsamt certeparti, varvid för sen ankomst — exempelvis på grund av mellankommande haveri vid leveranstur — skulle medföra, att befraktaren skulle kunna frånträda hela certepartiet och redaren därigenom gå miste om en förväntad vinst.

<sup>12</sup> Jfr K. Schalling, *Transportförsäkring* (2. uppl. Sthlm 1971) s. 25 f., och K. Selmer i *AfS* Bd 12 s. 32.

<sup>13</sup> K. Selmer i *Cargo insurance* s. 7 ff.

<sup>14</sup> Se om avbrotts- och tidsriskers försäkringstäckning i nordisk rättslitteratur särskilt genomgången hos Krüger § 3.31.

Det finns otvivelaktigt en ökande marknad för dylika typer av försäkringar, men de befinner sig ännu, mer eller mindre, på experimentstadiet.<sup>15</sup> Momentet av "gambling" är alltså påfallande stort jämfört med vad fallet är när det gäller väl etablerade försäkringsformer.

Sammanfattningsvis kan tydligen sägas, att försäkringsmarknaden — i varje fall ännu — är påfallande återhållsam, när det gäller att täcka in rena tidsintressen, särskilt på varuförsäkringssidan.<sup>16</sup> Förlusterna är svåra att beräkna på förhand, och även om man arbetar med begränsningar till taxerade förluster får man större problem än vid saksador att iakttaga det gällande berikandeförbudet: försäkringstagaren skall i princip ha lidit en skada, som är minst lika stor som det taxerade beloppet.<sup>17</sup> En förklaring till återhållsamheten är också, att man i särskilt hög grad kan betrakta försäkring av rena tidsintressen vid transporter som en försäkring av transportörens egen yrkesskicklighet, vilken till betydande del visar sig just i en planering som medför regularitet och snabbhet i transporterna. Försäkring av yrkesskicklighet i denna mening förekommer visserligen undantagsvis, t.ex. advokatförsäkring eller speditörsförsäkring, men den restriktiva inställningen hos försäkringsbolagen underbyggs av tanken, att en motsatt politik skulle kunna resultera i en slapphet och uppluckring av ansvarskänslan inom vederbörande bransch. Därför gäller alltså avsaknaden av försäkringsskydd som huvudregel på detta område.<sup>18</sup>

Ansvarsreglerna för dröjsmål och deras utformning får därför en alldeles särskild och mera självständig betydelse än ansvarsreglerna för saksador. En undersökning av transportörens dröjsmålsansvar framstår som angelägen.

<sup>15</sup> Jfr S. H. Groot i *Journal of the Chartered Insurance Institute* 1959 s. 241: "... this type of cover seems to be needed, particularly in view of the ever-increasing industrialisation of today's world."

<sup>16</sup> Jfr Groot, a.a. s. 214: "Marine underwriters have, however, an innate dislike of insurance against consequences of delay."

<sup>17</sup> Se om berikandeförbudet i svensk rättslitteratur särskilt U. Persson, *Skadestånds- och försäkringsrättsliga studier* (Sthlm 1962) s. 61–66, och J. Hellner i *Materialien des zweiten Weltkongresses für Versicherungsrecht* (Karlsruhe 1967) s. 225 ff.

<sup>18</sup> Jfr t.ex. J. Hellner i *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquin Garrigues* (Madrid 1971) s. 435, 443; E. Kofod & E. Aagaard-Hansen, *Sø- og anden transportforsikring* (Odense 1972) s. 49; och S. Braekhus & A. Rein, *Håndbok i P & I forsikring* (Arendal 1972) s. 89, 90 (eng. uppl. *Handbook of P & I Insurance*, Arendal 1972, s. 99, 101); *UNCITRAL Doc. A/CN.9/WG.III/WP.12* (vol. I), 30 November 1973, s. 8 not 8.



### 5. *Tidsfaktorn och köpavtalet*

Åtskilligt gods av det som transporteras är aldrig avsett att överlåtas under transporten eller denna ingår i varje fall inte ens som led i avvecklingen av ett köp. Avsändare och mottagare är m.a.o. samma person eller tillhör åtminstone en samarbetande krets av personer. Det kan t.ex. vara fråga om exportgods till fabrikantens eller hans agents buffertlager i exportlandet, halvfabrikat till fabrikantens sammansättningsfabrik i exportlandet och liknande situationer. Transportavtalet är i sådana fall aldrig sammanvävt med ett bakomliggande köpavtal.

Det motsatta är emellertid förhållandet i den situation, som av jurister brukar anföras som den typiska för den internationella handels transporten, nämligen distansköp. Ett dröjsmål på transportavtalsplanet kan då resultera i ett dröjsmål eller åtminstone i en risk för dröjsmål på köpavtalsplanet. Det består alltså ett funktionellt samband mellan köprättsliga och transporträttsliga regler. Det förefaller t.o.m. sannolikt, att de transporträttsliga reglerna under de senaste bortåt hundra åren genom fixeringar i internationella konventioner kommit att särskilt starkt trycka sin stämpel på den internationella köprätten, som ännu inte nått ett lika moget stadium av internationell lagstiftning.<sup>19</sup>

En överlåtelse av godset under pågående transport stöter på den svårigheten, att en köpare under denna tid inte förfogar över godset på samma sätt som han gör med godset i sitt eget lager, sin egen butik etc. Besittningen till själva varan måste ersättas med besittningen till något annat, som får symbolisera varan. Det fullt utvecklade konossementet tillskrivs just funktionen att symbolisera eller "förkroppsliga" varan, så att en överlåtelse av dokumentet antas ha (i stort sett) samma rättsverkningar som om godset självt hade överlåtits. Denna negotiabilitetsfunktion<sup>20</sup> har däremot inte kvitton (olika former av non-negotiable

<sup>19</sup> Hellner, a.a. s. 449-450. Detta beror i sin tur säkerligen på att de internationella organisationerna har varit aktiva så mycket mera i fråga om transportvillkoren än när det gäller köpvillkoren.

<sup>20</sup> Termen används här i samma vidsträckta mening (olika egenskaper som alla bidrar till att ge ett dokument löpande karaktär) som i uttrycket "negotiable document" enligt engelskt och internationellt sjörättsligt språkbruk. I modern svensk doktrin har uttrycket en mera begränsad betydelse, nämligen såsom innebärande att invändningar från gäldenären kan utsläckas i förhållande till godtroende förvärvare (invindikabilitet). Jfr B. Gomard, *Obligationsretten i en nøddeskal* 3 (Kbhvn 1973) s. 264, H. Hessler, *Allmän sakrätt* (Sthlm 1973) s. 33, P. Lyngsø, *Negotiable dokumenter* (Kbhvn 1972) s. 15-16, och J. Ramberg i *Scandinavian studies in law* 1973 s. 230-231.



receipts) och fraktsedlar för andra transportmedel, och sådana dokument lämpar sig därför inte lika väl för överlåtelse under pågående transport av godset. För att i viss omfattning ändå kunna möjliggöra en sådan överlåtelse, där behov därav föreligger, har man när det gäller fraktsedlar litat till en mindre långtgående ersättningsanordning genom regeln, att innehav av fraktsedelsdubblotten (avsändarexemplaret) medför "förfoganderätt" över godset under transporten, exempelvis rätt att ge order om avbrytande av transporten eller omdestinering. Det betyder, att mottagaren på bestämmelseorten i och med att han erhållit fraktsedelsdubblotten kan räkna med att avsändaren inte längre kan ingripa i den pågående transporten utan att varan skall kunna komma ostört fram.

Ett dröjsmål med leverans av köpt gods är för sin uppkomst givetvis beroende av vad man i det särskilda köpavtalet har menat med leverans (eller avlämnande, för att begagna köplagens term). Det är alltså parterna i köpavtalet som sinsemellan genom överenskommelse fixerar den leveranstidpunkt, som sedan bildar utgångspunkt för bedömningen av frågan om dröjsmål föreligger eller ej på köpavtalsplanet. Av praktiska skäl förekommer oftast, att man härvid låter tidpunkten för riskövergången med avseende på fysisk förstörelse av godset även bestämma övergången av risken för leveransförsening.<sup>21</sup> Vid försäljning fob av skeppningshamn sker leveransen enligt den traditionella huvudregeln vid fartygets reling; för förseningar dessförinnan ansvarar säljaren, för förseningar därefter ansvarar köparen.<sup>22</sup> Normalt avspeglas gränsen så, att datum på transportdokumentet inte får vara senare än den avtalade leveranstidpunkten för att leverans skall anses ha skett i rätt tid.<sup>23</sup> Med hänsyn till dokumentens nyss beskrivna funktioner har säljaren f.ö. en plikt att i rätt tid leverera inte bara godset utan även dokumentet.<sup>24</sup> Tidssynpunktens vikt även på dokumentplanet understryks av bestämmelsen i den internationella handelskammarens rembursregler 1962, att

<sup>21</sup> Hellner, a.a. s. 444.

<sup>22</sup> Jfr E. Selvig i TfR 1969 s. 73. Denna uppsats finns även utgiven som separat skrift: *Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland* (Oslo 1970). En särskild fråga är, om fob-köparen genom avtalet med transportören (vilket han slutit själv eller med säljaren som ombud) skulle kunna antas ha övertagit dröjsmålsrisken före fartygets reling.

<sup>23</sup> Hellner, a.st.

<sup>24</sup> Om innebörden härav närmare Selvig, a.a. s. 88-91.

dokumenten skall presenteras inom rimlig tid efter utställandet vid äventyr, att banken eljest kan avvisa dokument som presenteras till betalning (art. 41).

Antag att förseningen i ett konkret fall av sådant fob-köp beror på att godset sedan det överlämnats för transport felaktigt blivit liggande i transportörens terminal och därför missat avsedd eller rimlig transportlägenhet. Transportören har därigenom orsakat en försening på transportavtalsplanet, som i sin tur givit upphov till en för sen leverans av godset på köpavtalsplanet.<sup>25</sup> Bryggan mellan de båda avtalen bildar alltså två element: dels fixeringen i köpavtalet av en leveranstidpunkt, dels ett fullgörande av transportavtalet på sådant sätt som orsakar att förseningen uppstår i förhållande till den i köpavtalet fixerade leveranstidpunkten.

Med denna hopkoppling är det uppenbart, att utformningen av transportörens dröjsmålsansvar måste ha intresse för utformningen av säljarens dröjsmålsansvar och omvänt.

Sådana traditionella transportklausuler som fob och cif innebär, att säljaren och köparen mellan sig delar transportrisken, däri inbegripet tidsrisken för transporten, så att totaltransporten segmenteras i en första del på säljarens risk och en senare del på köparens risk. Denna modell med riskövergången under en pågående successiv transport passar ej längre för transportsystem med containeriserat gods, där just snabbheten betyder särskilt mycket och det eftersträfvade målet är att få containers att gå obrutna från inlandsterminal till inlandsterminal eller liknande. Fartygets reling är, när för- och eftertransport sker med andra transportmedel, ingalunda lämpad som en "check-point", där godset bekvämligen kan kontrolleras i samband med riskövergången. Tvärtom drivs man till att välja endera av den successiva transportens båda ytterpunkter, antingen godsets containerisering på avsändningsorten eller brytandet av containern på den slutliga bestämmelseorten. Denna teknik innebär från riskspridningssynpunkt den nackdelen, att den totala transportrisken (inbegripet tidsrisken) i stället för att (när förtransport ingår i transport-

<sup>25</sup> Omvänt kan ett kontraktsbrott på köpavtalsplanet medföra ett kontraktsbrott på transportavtalsplanet, nämligen där det består en "förpliktelse" för den säljare som samtidigt är befraktare att "leverera" gods (jfr Grönfors, Befraktarens hävningsrätt s. 18 not 3) till transportören inom viss tid vid äventyr av hävningsrätt för denne. Den i texten angivna riktningen för påverkan är emellertid sannolikt den praktiskt vanligen förekommande.



avtalet) från början faktiskt spridas blir koncentrerad på den ena parten i köpavtalet, och därmed på en enda försäkringstagare. Tidsrisken som rättsligt problem får härigenom ökad tyngd. Genom de riskklausuler, som särskilt avpassats för den nya trafikens behov och ingår i den samling av transportklausuler som kallas *Combiterms*,<sup>26</sup> har nackdelen motverkats genom att parterna kan skilja mellan risk för fysisk skada och förlust å ena sidan och övriga risker å andra sidan (alternativklausulerna A och B). Den del av risken som vanligen försäkras (jfr ovan) kan m.a.o. särregleras.

#### 6. Karakteristiska drag för dröjsmålsansvaret

Den omständigheten, att plikten till rättidig uppfyllelse först på ett mycket sent stadium av rättsutvecklingen tillmätts en mera central roll, har givetvis avsatt sina tydliga spår i dröjsmålsansvarets uppbyggnad. Sakskadan har varit den skadetyper, som utformats närmare i ansvarsreglerna liksom i transportförsäkringen — liksom för övrigt i hela skadeståndsrätten. Det blev ganska litet energi och intresse över för fallen av dröjsmålsskada. Reglerna om ansvar för dröjsmålsskada har också allmänt fått karaktären av andra rangens regler i förhållande till de centrala reglerna om ansvar för sakskada.<sup>27</sup>

Den anglo-amerikanska doktrinen om *common carrier* illustrerar detta. En rad olika plikter anses åvila en *common carrier*, delvis även sådana plikter som hos oss uppfattas såsom fallande utanför den privaträttsliga ramen, men bland dessa plikter återfinns ingalunda plikten till

<sup>26</sup> Se *Combiterms* 1 (eng. ed. J. Ramberg & A. Holtz, Zürich 1969, ty. uppl. Zürich 1969, sv. uppl. Zürich 1972). Jfr J. Ramberg i *BIMCO Bulletin* IV (1972) s. 1600 ff. Sådana klausuler som hänför sig till ytterpunkterna finns utbildade för konventionell trafik, t.ex. *ex works*, men de får en särskild betydelse genom den nya containertrafiken.

<sup>27</sup> Ännu under senaste tid kan juristernas obenägenhet att reglera dröjsmålsskador i transportförhållanden tydligt iakttas. Det inom *Comité Maritime International* (CMI) utarbetade förslaget till konvention om kombinerade transporter, kallat *Tokyo Rules* 1969, upptar sålunda inga dröjsmålsbestämmelser. Se art. VI (1) ("loss of or damage to the goods"), *Documentation* 1969 III Tokyo (Antwerp 1969) s. 60. Motiveringen härför hade under förarbetena huvudsakligen angivits såsom önskvärdheten att inte komplicera förslaget. Se särskilt *Containers* 3 (Antwerp 1966) s. 32-33 och kommentarerna av den holländska CMI-föreningen i *Containers* 5 (Antwerp 1967) s. 48-50. Dessa kommentarer föranleddes av ett försök under arbetet att täcka in även dröjsmålssituationerna. Se *Containers* 4 (Antwerp 1967) s. 10.

rättidig uppfyllelse. Denna anses helt ha sin rot i den allmänna kontraktsrätten och endast innebära, att transportören visar skälig omsorg om att godset anländer inom rimlig tid. Det blir alltså enbart ett ansvar för vårdslöshet, medan det typiska ansvaret för en common carrier i grunden är upplagt som ett strikt ansvar med starkt begränsade undantag.<sup>28</sup>

De historiska notiserna i närmast följande kapitel skall avslöja, hur dröjsmålsansvaret i vårt eget rättssystem på liknande sätt framlevt ett liv i skuggan av sakskadereglerna, vilka hela tiden stått i fokus för intresset. Blott enstaka typfall reglerades i äldre rätt, och i modern nordisk sjö rätt har ända fram till reformen av befraktningskapitlet i sjölagen 1973 det allmänna dröjsmålsstadgandet varit blott en vagt utformad dispositiv bestämmelse någonstans i marginalen av ansvars-komplexet, varigenom total friskrivning blivit ett normalt kontrakts-innehåll (nedan Kap. XI).

Den vaga utformning, som nu påpekats, är ett karakteristiskt drag. Den sammanhänger med att skador som orsakas av försening av gods till skillnad från sakskadorna är så olikartade. Att skarpt avgränsa de fall ansvaret skall omfatta måste därför möta stora svårigheter. För att förhindra att ansvarstäckningen sväller över alla bräddar och för att möjliggöra en risktäckning som ger rimliga försäkringspremier, så långt som försäkring går att teckna, blir man tvungen att antingen föra över vissa därtill ägnade dröjsmålsfall under sakskadefallen eller också söka begränsningen, inte i en beskrivning av relevanta skadetyper, utan i en låg summamässig begränsning av det utgående skadeståndets storlek. Dessa två metoder får åtskilliga illustrationer i den följande framställningen. Den eftersträvade lindriga utformningen av dröjsmålsansvaret, står givetvis i samband med de bristande möjligheterna till försäkrings-täckning (ovan 4), under det att det strängare sakskadeansvaret kompletteras av ett långtgående försäkringsskydd.

Vagheten i reglerna och svårigheten att någorlunda skarpt avgränsa de ersättningsbara skadetyperna sammanhänger med att reglerna om dröjsmålskadorna i ett väsentligt avseende helt skiljer sig från sakskade-reglerna. Dessa senare har till objekt själva det transporterade godset; det är skada på eller förlust av godset, som reglerna hela tiden kretsar omkring. När det gäller dröjsmålsreglerna är det i stället överskridandet

<sup>28</sup> Gorton s. 114 ff.



av en tidsfrist, kallad transportfristen, som utgör reglernas objekt.<sup>29</sup> Detta överskridande kan ge upphov till skada på själva godset — apelsinerna ruttnar därför att transporttiden blivit så mycket längre än normalt — men även en rad följskador av dröjsmålet kan uppkomma, såsom att en lönande vidareförsäljning av lastpartiet inte längre kan komma till stånd eller att fabriken står stilla därför att råvaruleveransen har försenats.

Sammanfattningsvis kan denna grundläggande skillnad mellan reglerna uttryckas så, att *sakskadereglerna är godscenterade under det att dröjsmålsreglerna är transportfristcenterade*. Denna olikhet i reglernas "anatom" måste hållas i minnet vid analysen av dröjsmålsansvaret, eftersom den leder till en rad viktiga konsekvenser och därför är en förutsättning för en riktig förståelse av problemen. Att detta inte är den enda olikheten, utan att strukturen är ännu mera komplicerad, skall framgå av den fortsatta analysen.

#### 7. Avgränsning av de rena dröjsmålsskadorna

I anslutning till det senast sagda skall på detta inledande stadium området för den följande undersökningen av dröjsmålsskadorna avgränsas i ett väsentligt avseende.

Ett skäl till att svårigheter och missförstånd lätt uppkommer vid juridiska resonemang om dröjsmålsansvar är, att indelningen i sakskador och dröjsmålsskador ingalunda är logisk utan ett exempel på vad man brukar kalla korsande indelningsgrunder.<sup>30</sup> Sakskada är en skada, som *orsakats på en sak*, dröjsmålsskada är en skada, som *orsakats av ett dröjsmål*. Den första indelningsgrunden är alltså den skadliga effektens inriktning (typexempel utgör indelningen sakskada — allmän förmögenhetsskada), den andra däremot är upphovet till den skadliga effekten (typexempel köprättens indelning skada av dröjsmål med leverans — skada av fel i gods).

<sup>29</sup> Se närmare nedan Kap. V. När dröjsmålsskada uppkommer på grund av värdeförlust genom prisfluktuationer på marknaden, är det alltså överskridandet av transportfristen som måste betraktas som reglernas objekt, låt vara att själva skadan är i viss mening hänförlig till själva godset (nedan Kap. VIII: 3).

<sup>30</sup> Jfr J. G. Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern (Karlsruhe 1966) s. 170 f. Ett utmärkt exempel på ett missförstånd av angivet slag erbjuder det remissvar, som finns återgivet i Prop. 1973: 137 s. 60, jfr departementschefens välmotiverade kritik därav i a. prop. s. 62.

Förklaringen till transporträttens tillvägagångssätt vid indelningen är givetvis att söka däri, att andra överväganden än de rent logiska ansetts väga tyngre. Som redan framhållits, har transporträttens skaderegler historiskt sett varit starkt godscenterade, och denna regelgrupp har tidigt stabiliserats och vuxit ut till ett detaljerat och allmänt accepterat mönster. Först senare har dröjsmålssituationerna framstått som något inte tillräckligt täckt av de godscenterade reglerna, vilka i detta avseende krävde en komplettering. Därvid tillskapade man en ytterligare svårighet genom att urskilja följdskador som en särskild skadegrupp. Just i fråga om fall, där skada inte i fysisk mening drabbat själva godset, består den i något, som framstår som en följdverkan av det inträffade dröjsmålet. Men begreppen följdskada och dröjsmålsskada är ingalunda synonyma — det finns naturligtvis många andra typer av följdskador än dröjsmålsskador. I händelse av fysisk förstörelse av godset kan även en följdskada uppkomma, och en dröjsmålsskada kan i och för sig vara begränsad till fysisk förstörelse av det transporterade godset. Även i detta hänseende rör man sig alltså med korsande indelningsgrunder. En tredelning av typen sakskada-följdskada-dröjsmålsskada kan förefalla praktiskt användbar,<sup>31</sup> men mera fullständig<sup>32</sup> måste begreppsparen återges på följande sätt:

sakskada    -icke-sakskada, t.ex. allmän förmögenhetsskada  
 direkt skada-följdskada  
 vårdskada    -dröjsmålsskada.

Som illustration till hur uppmärksam man måste vara på farorna av en slarvig användning av begreppen kan tjäna det fall, att gods kommit fram för sent och i skadat skick samt omedelbart vidareförsäljes med förlust till följd. Är denna skada ersättningsbar som dröjsmålsskada enligt sjölagen 130 § i den genom 1936 års sjölagsändringar införda lydelsen? Svaret på denna fråga — om man nu inte glider mellan de olika

<sup>31</sup> Jfr E. Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader (Gbg 1962) s. 12.

<sup>32</sup> Inte heller denna uppställning är fullständig utan endast så utförlig som behövs vid en analys av dröjsmålproblemen inom transporträtten. Begreppsparen direkt-indirekt skada och huvudskada-följdskada kan utformas så, att de sinsemellan förete vissa differenser; här får de vara synonyma. Vidare finns givetvis andra skadetyper än vårdskador och dröjsmålsskador, t.ex. skador på grund av felaktiga uppgifter (jfr uppgiftsansvaret vid konossement), försummelse vid förtullning föranledande tullböter, andra liknande "speditionella" skador m.m. Sådana skadetyper har blivit föga uppmärksammade i den rättsvetenskapliga litteraturen.



begreppsparen — måste vara jakande *endast* så långt det kan visas, att förlusten uppkommit just på grund av förseningen. Kunde vidareförsäljningen ha avvecklats normalt trots förseningen, om godset ej skadats, är det fråga om att tillämpa det tvingande begränsade ansvaret i sjölagen 120 §, ej det dispositiva obegränsade dröjsmålsansvaret i 130 §.<sup>33</sup> Även om förlusten vid försäljningen i båda fallen framstår som en följdskada, måste man skilja mellan vad av förlusten som orsakats av bristande vård och vad av dröjsmålet.

När man nu skall avgränsa de rena dröjsmålsskadorna, utgår man från hela gruppen av skador, som orsakats av ett dröjsmål. Från denna grupp avskiljer man så de fall, där dröjsmålet har orsakat en fysisk skada på det transporterade godset. Dessa fall överensstämmer helt med mönstret för de godscenterade sakskadereglerna, varför man underkastar dem dessa regler i stället.<sup>34</sup> Kvar blir sedan *de rena dröjsmålsskadorna, dvs. de fall där dröjsmålet direkt förorsakar andra former av skadliga effekter än fysisk skada på det transporterade godset.*<sup>35</sup> Det är för dessa fall regelsystemet behöver kompletteras med särskilda dröjsmålsregler vad beträffar ansvarets utformning. I fall av rena dröjsmålsskador blir det fråga om den skadetyper vi kallar allmän förmögenhetskada, men denna typ är å andra sidan ingalunda inskränkt till fall av rena dröjsmålsskador utan kan i och för sig förekomma även i fråga om skador som orsakats på det transporterade godset; i sådana fall kan alltså föreligga på en gång en sakskada och en allmän förmögenhetskada, varvid sakskadereglerna tillämpas på skadan i dess helhet, ej till någon del dröjsmålsreglerna.<sup>36</sup>

Avgränsningen av de rena dröjsmålsskadorna kan även uttryckas på följande sätt. I och med att dröjsmålet har orsakat en skada på själva

<sup>33</sup> Samma uppfattning P. Lødrup, Enkelte spørsmål vedrørende forsinkelseansvaret ved godsbeholdning til sjøs (stencilrad promemoria till seminarium den 25 jan. 1967 vid Nordisk institutt for sjørett) s. 5.

<sup>34</sup> Jfr t.ex. R. Rodière, *Traité général de droit maritime* 2 (Paris 1968) nr 531 och 608. Man undviker alltså anspråkskonkurrens.

<sup>35</sup> Rena dröjsmålsskador är alltså sådana skador, som ett dröjsmål orsakar i form av rena förmögenhetsskador enligt skadeståndslagen (1973: 207) 1 kap. 2 § (i äldre terminologi: direkt tillfogade allmänna förmögenhetsskador). Se om sistnämnda begrepp särskilt U. Nordenson, B. Bengtsson & E. Strömbäck, *Skadestånd* (Sthlm 1972) s. 57–58, och J. Hellner, *Skadeståndsrätt* (2. uppl. Sthlm 1973) s. 29 ff.

<sup>36</sup> Jfr G. M. Precht & K. Endrigkeit, *CMR-Handbuch über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr* (3. Aufl. Hburg 1972) s. 86 noten.

det transporterade godset, omkvalificeras skadan från ett fall av dröjsmålsansvar till ett fall av vårdansvar i den meningen, att reglerna om sakskada vid bristande vård av godset kommer till användning. Denna mycket väsentliga avgränsning av dröjsmålsansvarets tillämpningsområde framhålls klart i de norska sjölagsmotiven.<sup>37</sup> Den särskilda dröjsmålsregeln får självständig betydelse — framhålls det — inte vid skada på eller förlust av godset utan enbart vid skada av annat slag: när resan överhuvud inte blir utförd, när den blir avbruten eller när godset kommer fram till bestämmelseorten i oskadat skick men för sent. Samma tankegångar kommer till uttryck i nordisk sjörättslitteratur.<sup>38</sup> Avgränsningen innebär, att en viktig skadetyper, som står mycket nära de vanliga vårdskadorna, har överförts till de mycket mera väletablerade reglerna om vårdfall, på samma sätt som mycket långa dröjsmål kan konverteras till totalförlust (nedan Kap. VI: 5) och därmed dras in under samma regler. Från försäkringssynpunkt särskilt viktigt är, att i så fall vanliga regler om ansvarsbegränsning gäller.

Nordisk sjörättspraxis ger exempel på att skada som dröjsmål orsakar på gods omkvalificeras till sakskadefall och bedöms enligt de vanliga reglerna om vårdansvar.

*ND 1951 s. 699* Hålogaland. Ett känsligt fruktparti kom den 1 oktober till Bergen och skulle vidare till Tromsø. Hurtigrutten var fullastad och första skeppningstillfälle blev den 8 oktober med ankomst till Tromsø den 13 oktober. "Ekspeditören", dvs. agenten, garanterade att fartyget skulle lämna Bergen den 2 oktober och ankomma till Tromsø senast den 11 oktober. Emellertid avseglade fartyget från Bergen först den 4 oktober och kom fram till Tromsø den 20 oktober. Vid framkomsten var frukten — päron som vid inlastningen ännu var stenhårda — förstörd.

Lyngen herredsrett fann att fartygets befälhavare visste om att han mottog en synnerligen ömtålig last. Befälhavaren borde även, enligt domstolen, ha förstått att fartyget skulle bli väsentligt försenat. Befälhavaren borde därför ha meddelat lastägaren om situationen. Rätten fann, att transportören misslyckats att visa tillbörlig omsorg om godset (alltså bristande vård och därmed omkvalificering). Vad beträffar restiden kom rätten fram till att agenten i alla fall garanterat att fartyget skulle vara framme i Tromsø på cirka en vecka. Befraktarens representant räknade således med denna tid såsom skälig för transporten.

<sup>37</sup> Innstilling fra den Kgl. kommisjon til revisjon av sjøfartsloven (Oslo 1936) s. 57.

<sup>38</sup> Se t.ex. Jantzen s. 290, Selvig, nyss a.a. s. 12, och Grönfors, Allmän transporträtt s. 80.



Hålogalands lagmannsrett fann att ett avtal mellan rederiets agent och befraktarens representant ingåtts med innebörd, att fartyget skulle gå från Bergen den 2 oktober och vara i Tromsø den 11 oktober. Rederiagenten borde även ha insett att lasten utgjordes av ett ömtåligt päronparti och att han därför skulle ombesörja att detta behandlades väl (dvs. godsvård till förekommande av sakskada). Enligt rätten bör det ha varit helt klart för agenten att transportavtalet ingåtts för att fruktpartiet skulle komma fram snabbare till Tromsø än om man hade inväntat nästa förbindelse på hurtigrutten. Avgörande var därför den av agenten lämnade tidsplanen. Rätten fann rederiet på dessa grunder vara ansvarigt för godsskadan, som inträffat på grund av förseningen.

Det praktiskt sett välmotiverade i denna omkvalificering framstår klart därigenom, att det enda alternativet till en snabb transport av en sådan lättfördärvlig last, som de i rättsfallet omhandlade päronen, är en transport i kylrum, varigenom transporttiden kan utsträckas ett stycke.

Avgränsningen av de rena dröjsmålsskadorna har även begagnats som metod vid den "äldre" svenska tolkningen av Haagreglernas tillämpningsområde. Detta ansågs nämligen i och för sig inte omfatta dröjsmålsskador, dock att sådana dröjsmålsskador som resulterade i fysisk skadegörelse på det transporterade godset ansågs falla under de tvingande Haagreglerna; det var alltså blott de rena dröjsmålsskadorna som ansågs falla inom avtalsfrihetens område och därmed de dispositiva reglerna i sjölagen 130 §.<sup>39</sup>

När dröjsmålsregler första gången dyker upp i arbetet på den s.k. TCM-konventionen om kombinerade transporter, säger sig dessa regler angå endast skador "other than loss of or damage to the goods".<sup>40</sup> Denna avgränsning av de rena dröjsmålsfallen har sedan bibehållits.

Det är samma avgränsning av dröjsmålsfallen som här begagnas för att erhålla en yttre ram för den följande undersökningen.

### 8. Mål och medel för undersökningen

En väsentlig svårighet vid en undersökning av dröjsmålsansvaret är osäkerheten om vad som inom den nu angivna ramen egentligen åsyftas med uttrycket dröjsmål. Någon närmare bestämning av detta nyckelbegrepp ges varken i lagstiftning eller i rättstillämpning om transportöransvar.

<sup>39</sup> Se närmare nedan Kap. IX: 6.

<sup>40</sup> Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft convention on the combined transport contract, Third session, TRANS/Conf. Room Doc. 118, 30 June 1971.

Inte desto mindre är det klart, att begreppets faktiska användning innebär en implicit bestämning av detsamma. Juristerna behärskas vid uttalanden om transportörens dröjsmålsansvar av vissa bakomliggande föreställningar om vad som utgör ett dröjsmål och hur begreppet dröjsmål skall bestämmas. Dessa bakomliggande föreställningar måste vara av stor betydelse, när man vill förstå och bedöma dröjsmålsreglerna. För att få tag i dem är rättsvetenskapsmannen hänvisad till att analysera uppläggningsen i stort av lagreglerna i ämnet och de tankegångar därom, som avspeglas i motiv och andra förarbeten. Av intresse är även uttalanden gjorda under arbetet på internationella transporträttsliga konventioner, varav åtskilliga för många länders jurister gemensamma föreställningar kan utläsas med större eller mindre säkerhet.<sup>41</sup> På motsvarande sätt får man viktiga bidrag till ökad kunskap på området genom att samla och analysera uttalanden av olika domstolar vid avgörandet av transporträttsliga dröjsmålsvister liksom av en rad uttalanden i den transporträttsliga litteraturen. Materialet kan naturligtvis finnas innehålla sinsemellan oförenliga element, och härigenom uppkommande oklarheter måste undanröjas genom analys och därpå grundade ståndpunktstaganden.

Genom att sålunda studera och analysera ett dylikt material av någorlunda omfattning kan man, utan att behöva göra materialinventeringen särskilt fullständig, framställa en modell som bas vid avgörandet av konkreta juridiska problem i dröjsmålssituationer. En precisering av denna modell, eller detta tankeschema, är en förutsättning för att man rätt skall kunna förstå och lösa tolkningsfrågor liksom få ett grepp om dröjsmålsproblematiken i stort på transporträttens område.

---

<sup>41</sup> En del av detta material är ganska svåråtkomligt därigenom, att det måste plockas fram ur ett synnerligen omfattande och föga systematiserat material av protokoll och arbetspapper från olika internationella konferenser. När det gäller luftrettsligt material står jag i största tacksamhetsskuld till hovrättspresidenten Karl Sidenbladh, som från svensk sida deltagit i det internationella lagstiftningsarbetet på lufträttens område efter det andra världskrigets slut. Med sin omfattande kännedom om vad som därvid inträffat har han generöst visat mig till rätta. När det gäller senare reformarbete rörande sjörettens ansvarsregler och även kombinerade transporter har jag själv haft förmånen att få delta i det internationella arbetet på olika sätt och har därvid kunnat förvärva mig förstahandskännedom om materialet. I detta sammanhang önskar jag vidare betyga min stora tacksamhet gentemot flera av mina kolleger — Lars Gorton, Jan Hellner, Jan Ramberg, Knut Rodhe, Jan Sandström och Erling Selvig — för att de gjort mig väntjänsten att kritiskt läsa ett utkast till denna bok.



Uppbyggnaden av en dröjsmålsmodell på grundval av fastställbara bakomliggande föreställningar kan emellertid inte göra halt vid vad som i huvudsak framstår som den rena deskriptionen. Eftersom dröjsmålsproblemen inom transporträtten hittills tilldragit sig så ringa uppmärksamhet, är behovet av en ändamålsenlig grundsyn och terminologi stort. Även om modellen i stort vilar på ett faktiskt underlag av klart konstaterbara föreställningar, som kan letas fram ur reglernas uppläggning och användning, måste därför vid utmejslingen av detaljerna även ett normativt element ingå: hur bör detta tankeschema närmare utvecklas för att bäst tjäna syftet att underlätta bedömningen av dröjsmålsproblemen i transporträtten? Endast så kan man erhålla en ändamålsenlig matris, en nyckel med vars hjälp man i fortsättningen bekvämt kan hantera de juridiska dröjsmålsproblemen inom transporträtten.

När denna uppgift väl är löst, har man bättre möjligheter att ta ställning till en rad praktiska tolkningsproblem. Därvid finns det skäl att gå utöver det hittills nämnda materialet för undersökningen genom att även studera, hur parterna i transportavtal genom särskilda klausuler kan påverka omfattningen av dröjsmålsansvaret i såväl inskränkande som utvidgande riktning. För att kunna göra detta måste man ytterligare dra in i undersökningen ett material av avtalsklausuler.<sup>42</sup> Ambitionen har därvid inte bara varit att registrera vad som faktiskt förekommer utan även att värdera olika klausultyper och nå fram till vissa riktlinjer för hur klausulerna lämpligen bör utformas.

Av vad nu sagts framgår, att huvuduppgiften för undersökningen är att strukturera stoffet och skänka ett grepp om ämnesområdet, varigenom ställningstaganden till konkreta dröjsmålsproblem kan underlättas. Däremot har avsikten ingalunda varit att systematiskt gå igenom hela ämnesområdet och rekommendera lösningar av alla uppkommande praktiska problem — en inriktning som hade nödvändiggjort en annan uppläggning av undersökningen.

### 9. Plan för undersökningen

Eftersom en central uppgift vid undersökningen av transportörens dröjsmålsansvar tydligen blir att fastställa, vad som är relevant dröjsmål i transportsammanhang, måste betydande utrymme ägnas åt *dröjsmåls-*

<sup>42</sup> I denna del grundar sig undersökningen på en genomgång av den omfattande konossementssamling, som förvaras på den Rättsvetenskapliga institutionen vid Göteborgs universitet.

*begreppets uppbyggnad* och därmed en precisering av en ändamålsenlig modell enligt vad nyss sagts (Kap. V). För att förstå själva tekniken att arbeta med en transportfrist är man tvungen att som en bakgrund ta del av vissa drag i den historiska utvecklingen av bakomliggande tanke-schema (Kap. II) och vidare den allmänna uppläggningsen av dröjsmålsansvaret i dagens transporträtt (Kap. III), varvid även dröjsmåls-sanktionerna måste beskrivas närmare (Kap. IV). Slutligen kräver dröjsmålsbegreppet vissa avgränsningar i förhållande till närliggande kategorier, såsom omöjlighet och deviation (Kap. VI). Därvid uppmärksammas även det säregna fenomenet, att en dröjsmålskada efter viss tids förlopp omkvalificeras till en sakskada (konvertering till totalförlust), varefter sakskadereglerna tillämpas i stället för dröjsmålsreglerna.

Denna uppläggning innebär, att de fyra första kapitlen av detta arbete innehåller de förberedande undersökningarna. En tyngdpunkt bildar de två följande kapitlen, vari dröjsmålsbegreppet i transporträtten får sitt närmare innehåll.

De båda kapitlen, som därefter följer, bidrar till att i väsentliga hänseenden karakterisera dröjsmåls-situationerna, nämligen genom att ge en översikt över *orsaker till dröjsmål* (Kap. VII) och *olika typer av dröjsmåls-skador* (Kap. VIII).

Ett problem säreget för sjörätten har varit frågan, i vad mån de tvingande *Haagreglernas tillämpningsområde* omfattar även dröjsmåls-skador. Åt detta ägnas ett särskilt avsnitt (Kap. IX).

Vissa *särskilda problem uppkommer vid successiva transporter*, och dessa problem belyses i nästa kapitel (Kap. X).

Avslutningsvis behandlas den betydelsefulla frågan, *om och i så fall hur långt parterna i transportavtalet genom särskild överenskommelse kan inverka på dröjsmålsansvarets omfattning åt det ena eller andra hållet*. Vad beträffar minskning av ansvaret gäller frågan verkan av friskrivningar från dröjsmålsansvar (Kap. XI). Vad beträffar ökning gäller frågan införandet av en i tidshänseende särskilt avancerad transporttyp: den tidsgaranterade transporten (Kap. XII).

Framställningen utmynnar med denna uppläggning i ett studium av en transportindustrins nya produkt, där tidsfaktorn sätts i centrum på ett sätt som alldeles avviker från vad som sker vid traditionella sjötransportavtal med deras vida tidsmarginaler. Därmed har en mäktig utvecklingslinje i transporträttens historia följts från upprinnelsen till den konsekventa slutpunkten i dagens snabba systemtransporter.



## Kapitel II

### TIDSAKTORNS UTFORMNING FÖRR OCH NU

#### 1. *Inledning*

Under det romerska kejsardömets glansperiod kunde en statstjänsteman på endast några få dagar förflytta sig från Rom till Britannien med hjälp av det offentliga skjutsväsendet (*cursus publicus*).<sup>1</sup> Sedan denna märkliga transportorganisation förfallit, dröjde det ända till 1800-talets senare hälft innan man på nytt kunde färdas sträckan på så kort tid, nu tack vare färdigställandet av järnvägsförbindelserna mellan Italien och England genom Frankrike. Annorlunda uttryckt innebär detta, att färdhastigheten inte förbättrades — utan tvärtom försämrades — under en tid av ungefär 1 500 år. Endast en ryttare, som kunde skaffa sig täta hästbyten och själv var villig att underkasta sig betydande strapatser, hade möjlighet att väsentligt pressa de allmänt långa restiderna. För snabba meddelanden var kuriren därför hänvisad till hästryggen.

Det antika romerska världsväldet var ytterst beroende av snabba och regelbundna sjötransporter av spannmål och liknande förnödenheter. Under senantiken uppmuntrade kejsarna därför redarna, *navicularii*, med skattefrihet och liknande åtgärder. Samtidigt genomfördes ett flertal synnerligen stränga regler för redarna, motiverade av det starka transportberoendet, bl.a. förbud för redarna vid dödsstraff att försinka transportererna.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> En allmän framställning av transporterarnas historia ger P. Rousseau, *Histoire des transports* (Paris 1961), och av handelssjöfartens utveckling W. S. Lindsay, *History of merchant shipping and ancient commerce 1-4* (New York 1965). I nordisk rättslitteratur finns de flesta historiska notiserna om transportutvecklingen, trots den specialiserade titeln, i Jacob Sundbergs gradualavhandling *Air charter* (Sthlm 1961). En allmän hänvisning må här göras till dessa arbeten. Det sistnämnda arbetet citeras här med bara författarnamnet.

<sup>2</sup> Se t.ex. F. W. Walbank, *Det västromerska rikets fall* (Sthlm 1973, efter den eng. originaluppl. Lond. 1969) s. 101-102.

I modern tid blev en ökad passagerartrafik en faktor, som drev på transporterens snabbhet. Tävlingen mellan olika nationer om snabbaste restid över Atlanten, både med segelfartyg före ångans seger och därefter med maskinkraft, medförde högre farter även vid godstransporter till sjöss.<sup>3</sup> Vissa trader inom godstrafiken upplevde även utan detta pådrivningsmedel en hårdnande kamp om tiden. Berömda exempel erbjuder de för snabbsegling särskilt utformade clipperfartygen med last av thé från Kina och seglarna i vete- och ulltraden från Australien.

## 2. *Posten som pådrivande faktor*

Som en röd tråd genom transportväsendets historia går postens roll såsom pådrivare av snabbheten hos transporterarna.

Så var fallet redan under antiken, då det nyss omtalade offentliga skjutsväsendet som en huvuduppgift hade att fylla kurirfunktionen inom det vidsträckta romerska världsväldet. Samma roll spelade det österrikiska och det franska diligensväsendet, som utvecklades under 1600- och 1700-talen. Det är ingen tillfällighet, att det franska ordet "diligence" står för skyndsamhet.

I Sverige erbjuder postverkets fartygsförbindelser med särskilda postjakter en närliggande parallell. Tidtabeller offentliggjordes för postjakternas avgång.<sup>4</sup> Kanslikollegium utfärdade noggranna föreskrifter för att kunna kontrollera postjakterna och skynda på deras avgång, "på det att ingen vind på de till postjakternes bestemde dagar må försummas".<sup>5</sup> I instruktionen till skepparna på postjakterna mellan Ystad och Wittow den 5 nov. 1724 heter det bl.a.: "15. Så snart skepparen blivit expedierad, eller fått postväskan ombord uti Ystad, må han ej understå sig, till att låta uppehålla sig av någon, eho han vara må, utom ombeflita sig att fortsätta dess resa, så att han i rättan tid kan hinna fram till posthamnen i Wittow."<sup>6</sup> Man införde även en straffsanktion för skeppare, som inte avseglade skyndsamt, nämligen ett ansvar "vid sin tjänsts förlust".<sup>7</sup> Som ett exempel på mildring av denna stränga påföljd kan man se notisen om att skepparen Cornelitz på jakten Freden år 1735

<sup>3</sup> Se särskilt Lindsay, *nyss a.a.* 4 s. 163 ff.

<sup>4</sup> J. Rudbeck, *Svenska postverkets fartyg och sjöförbindelser under tre hundra år* (Sthlm 1934) s. 26, 95 m.fl. st.

<sup>5</sup> *A.a.* s. 97.

<sup>6</sup> *A.a.* s. 101.

<sup>7</sup> *A.a.* s. 100.



blev dömd av generalposträtten att mista en månads avlöning för "foglig vinds försummande".<sup>8</sup>

I anslutning till postjakternas trafik utvecklades ett svenskt diligensväsen på den tyska sidan med flera linjer, bl.a. Stralsund–Hamburg.<sup>9</sup> På den svenska sidan grundade assessorn Jakob Wallrave såsom kronans entreprenör den första regelmässiga diligenslinjen mellan Stockholm och Uppsala under 1720-talets första del. Linjen blev kortlivad.<sup>10</sup> Den efterföljdes emellertid av flera diligenslinjer på längre sträckor. Inom ramen för denna skjutsorganisation fanns en straffsanktionerad skyldighet för både gästgivare och formän att inte uppehålla de resande och därmed inte heller det befordrade godset. I 1734 års lag, byggningsbalken 28: 7, föreskrevs sålunda: "Varder vägfärande man hindrad och uppehållen genom gästgivarens eller formäns vållande, då böte en daler för var timma." I 1734 års gästgivareordning stadgades vidare under p. 21, att gästgivare, formän eller hållkarlar, som icke fortskyndade de resande med nödig skjuts utan uppehöll dem "efter behag långsamt", skulle för var förlorad timma böta en daler silvermynt. I p. 22 stadgades ytterligare, att formän som blev drucken eller eljest genom sitt förvållande orsakade uppehåll eller skada, skulle giva ersättning härför "efter mätismanna ordom" och dessutom vara underkastad "arbitralt straff".<sup>11</sup>

Det är anmärkningsvärt, att posten kommit att bibehålla sin roll som pådrivare intill senaste tid. Ännu i en framställning av sjörätten, utgiven i mitten av 1900-talet, framhålls beträffande avsaknaden av en transportfrist av samma typ som i järnvägsrätten, att garantin för snabb och säker linjetrafik till sjöss är att söka i linjeredarens avtal om postbefordran.<sup>12</sup> Ett annat exempel är följande. När flyget började konkurrera med övriga transportmedel, var snabbheten givetvis det stora säljargu-

<sup>8</sup> A.a. s. 109.

<sup>9</sup> P. G. Heurgren, Svensk diligenstrafik i Svenska Pommern, på linjer i Tyskland och Sverige och genom Danmark, 1600–1700-talen (Sthlm 1964) s. 13–45.

<sup>10</sup> Det blev Wallrave med. År 1728 blev han juris professor vid Uppsala universitet. I en samtida uppteckning beskrevs han som "oändeligen älskad av studenterna, men icke så alldeles av sina kolleger i konsistoriet". Han slutade sorgligt genom att 1739 drunkna i Fyrisån. Se om Wallrave sist a.a. s. 69 nederst och särskilt C. Annerstedt, Uppsala universitets historia 3: 1 (Upps. 1913) s. 32–34.

<sup>11</sup> Utdrag utur alle . . . publique handlingar (ed. R. G. Modée m.fl.) 2 (Sthlm 1746) s. 1144. Om arbiträra straff, se t.ex. G. Olin i Minnesskrift ägnad 1734 års lag 2 (Sthlm 1934) s. 827.

<sup>12</sup> G. Ripert, Droit maritime 2 (4. ed. Paris 1952) nr 1561.

mentet. Ett lämpligt godsslag, som var särskilt känsligt för att transporttiden verkligen pressades till ett minimum, erbjöd just luftposten. Postförvaltningarna blev därför angelägna om att teckna kontrakt med flygbolagen om postbefordran, och dessa kontrakt blev grunden för den subsidiering från det allmännas sida som visade sig vara nödvändig för att flyget skulle kunna bära de dryga kostnader, som var förbundna med uppbyggandet av nya snabba förbindelser genom ännu icke trafikerade trakter. Så erövrades exempelvis den med dåvarande teknik svårbemästrade sträckan Europa-Sydamerika under en period som sträckte sig från slutet av 20-talet till slutet av 30-talet. Ledande var den franske flyghjälten Jean Mermoz, och han präglade slagordet: "Posten måste fram, posten är helig!" Så bjöd nödvändigheten, och priset var inte bara förlust av material utan ej sällan även förlust av människoliv. Denna pionjäranda har fått sitt litterära monument i böcker av Antoine de Saint Exupéry, som själv var flygpionjär, kamrat till Mermoz och samtidigt framstående skönlitterär författare.<sup>13</sup>

På grundval av kontrakt om postbefordran byggdes likaledes en rad andra huvudlinjer upp i det internationella flygnätet, t.ex. Europa-Indonesien inom ramen för det holländska flygbolaget KLM, coast-to-coast förbindelserna över den nordamerikanska kontinenten etc. Så blev posten och nödvändigheten för flygföretagen att uppnå kontrakt med postförvaltningarna som en finansiell grundval en mäktig drivfjäder för utveckling mot regularitet och snabbhet även i luften.

### 3. Utvecklingen av dröjsmålsreglernas struktur

En genomgång av det historiska materialet ger vid handen, att dröjsmålsreglerna till sin utformning kan föras tillbaka på två grundmodeller.

Den ena modellen innebär, att man reglerar tidpunkten för transportmedlets avgång, när det gäller sjöfarten alltså avseglingen. Allra bäst passar denna modell i fråga om helbefraktning. Likaledes kan man inom ramen för denna modell framhålla snabbheten vid lastning och lossning som något väsentligt. Däremot berör man inte tiden för själva resan. Denna anses omfatta en svårbestämbar tidslängd på grund av den osäkerhet, som följer av väder och vind, och resan med den däri

<sup>13</sup> Här åsyftas hans romaner *Courier de Sud* (1929) och *Vol de Nuit* (1931, sv. uppl. 1933 under titeln *Nattflygning*) samt avsnitt ur novellsamlingen *Terre des Hommes* (1937, sv. uppl. 1939 under titeln *Kamrater på en irrande planet*). *Vol de Nuit* har senare bearbetats till opera.



inbyggda tidsrisken framstår närmast som ett gemensamt äventyr för fartyg och last. Den nu beskrivna modellen kan man kalla *avgångsmodellen*.<sup>14</sup>

Den andra modellen innebär utbildandet av särskilda transportfrister, som börjar löpa så snart transportören omhändertagit godset för transport. I denna modell är det tiden för godsets resa som blir det centrala, samtidigt som terminaltiderna ej längre betraktas som något fristående utan som en integrerad del av den totala transporten. Denna modell kan man kalla *transportfristmodellen*.

Äldre bestämmelser rör sig genomgående inom avgångsmodellens ram, även om utformningen i detaljerna kan skifta starkt. Först under de senaste hundra åren har transportfristmodellen blivit den förhärskande.

#### 4. Avgångsmodellen i äldre sjörätt

En mera detaljerad granskning kan lämpligen börja med det äldre sjörättsliga materialet.

Ofta är det genom liggetidens begränsning man vill påskynda avseglingen, och därför stadgas att fartyg efter viss tids förlopp ej längre behöver vänta på lasten.<sup>15</sup> Fartyget skall kunna vara klart att avsegla på utsatt tid.<sup>16</sup> Redarens intresse av att hålla båten igång tycks närmast vara förutsatt. I andra sammanhang däremot trycker man hårt på skepparens plikt att inte försumma "någon god vind", även om han har

<sup>14</sup> Man kan fråga sig, om denna modell har något samband med köprättsliga regler. För det vanliga fall, att säljaren har sålt fob och godset är inlastat, har säljaren därmed skilt sig från sina förpliktelser enligt avtalet. Hur det går för köparen behöver han inte bry sig om. Vad beträffar tidsfaktorn är säljarens huvudförpliktelse att skaffa ett ombordkonossement, genom vars utfärdande samtliga intressenter i godset enligt traditionell uppfattning har fått ett övertygande bevis på att varan är avsänd och transporten därmed verkligen har påbörjats. Hela detta köprättsliga mönster stämmer onekligen påtagligt väl överens med avgångsmodellen. Mot antagandet att detta köprättsliga mönster skulle ha påverkat utbildandet av den transporträttsliga avgångsmodellen talar emellertid, att denna föreligger klart utvecklad redan i medeltida sjörätt, dvs. långt innan fob-mönstret hade hunnit växa fram i handelspraxis Se närmare nedan under 4.

<sup>15</sup> Så den Rhodiska sjölagen Part. III Cap. XXV (J.M. Pardessus, Collection de lois maritimes 1, Paris 1828, nytryck 1960, s. 250; siffrorna inom parentes i denna och närmast följande noter hänvisar till sidor i denna berömda källskrift), Part. III Cap. XXVIII och XXIX (251), Rôles d'Olérons art. 22 (338), Visby sjörätt art. 37 (487).

<sup>16</sup> Rôles d'Olérons art. 2 (338).

brist på pengar och egentligen skulle vilja vänta på ekonomisk förstärkning av redaren.<sup>17</sup> Ej heller får avseglingen hindras av att någon av besättningen har skulder.<sup>18</sup> Genom bestämmelser som dessa vill man uppenbarligen påskynda resans anträdande. Själva resans snabbhet kommer in i bilden endast i den utsträckning hinder uppkommer under resan, och den formuleras då som en skyldighet att avsegla på nytt.<sup>19</sup>

I 1667 års sjölag framträder avgångsmodellen klart utbildad, varvid man inom ramen för denna modell även poängterar behovet av snabb lossning. Beroendet av de äldre sjörättskällorna framstår alldeles klart och har satt sina spår även i formuleringarna. Enligt skeppslegobalken kap. 10 får skepparen, sedan fartyget är lastat och klart, "icke försumma någon god vind att segla, antingen av penningmangel eller annat förfall, med mindre han vill svara köpmannen till all skada, hinder och försummelse".<sup>20</sup> I kap. 14 stadgas vissa maximitider för lossning, och i särskilda författningar gavs kompletteringar till sjölagens lossningsföreskrift.<sup>21</sup>

Arbetet på en ny sjölagstiftning under 1800-talet avspeglar helt naturligt, vilken obetydlig roll tidsfaktorn dåförtiden allttjämt spelade vid fullgörande av sjötransporter. Den centrala ansvarsbestämmelsen i 1836

<sup>17</sup> Rôles d'Olérons art. 23 (339), Jugements de Damme XXIII (384), Coutumes d'Amsterdam, Enchuysen et Stavern art. 5 (409), Visby sjörätt art. 44 (493).

<sup>18</sup> Visby sjörätt art. 63 (501), Fredrik II:s sjörätt 1561 Cap. 35. För sistnämnda lagrum hänvisas till Grandjean, Frederik II:s Soret (Kbhvn 1946) s. 34.

<sup>19</sup> Rôles d'Olérons art. 4 (325), Coutumes d'Amsterdam, Enchuysen et Stavern art. 1 (405), Jugements de Damme IV (373).

<sup>20</sup> J. Loccenius har i sin latinska version av 1667 års svenska sjölag återgivit stadgandet på följande sätt: "Quando navis onerata et procincta est, nauclerus non debet negligere venti navigationi faventem, sive penuria pecuniae, sive alio impedimento; nisi mercatori respondere velit ad omne damnum, remoram aut neglectum." Se J. Loccenius, Sveciae regni jus maritimum, lingva svetica conscriptum (Holmiae 1674) s. 44. I den egentliga 3. uppl. av sin bok i sjörätt, vilken är bilaga till översättningen, återger han detta avsnitt med följande omskrivning: "Qvamis onerata et parata navi, et navigationis susceptione cum nautis prius communicata ac deliberata, secundi venti flatum et navigandi tempus nauclerus non negligere debeat; nisi mercatoribus inde teneri velit. cap. 10. tit. 2 Jur. mar. Svec." Se J. Loccenius, De jure maritimo libri tres (Holmiae 1674 [feltryck: 1664]) s. 486. Detta parti är nyskrivet i förhållande till den 1. och 2. uppl. av detta arbete (1650 resp. 1652). Jfr M. Calonius, Föreläsningar öfver Sveriges Sjö Lag (Åbo 1811, Kungl. bibliotekets handskriftssamling, Sign. B 668) pag. 61: "Så snart lasten i skeppet är intagen och det är klart gjort skall skeppare lossa och giva sig till segels . . ."

<sup>21</sup> J. A. Flintberg, Anmärkningar till Sveriges Rikes Sjö-Lag (Sthlm 1794) s. 157 ff.



års sjölagsförslag (76 §), utformad närmast som en föreskrift om culpaansvar och därutöver strikt ansvar med undantag för force majeure, angår sakskada och täcker därigenom det fall, att en fördröjning av transporttiden orsakar skada på själva godset.<sup>22</sup> Men den typiska dröjsmålsituationen, nämligen den att godset kommer fram visserligen för sent men välbehållet till bestämmelseorten, och att skada av något slag därigenom uppkommer för transportkunden, finns över huvud icke behandlad i lagförslaget — något som väl knappast är särskilt överraskande med tanke på att den allmänna ekonomiska utvecklingen vid denna tid ännu inte hade hunnit särskilt långt i vårt land. Tidsaspekten kommer till synes blott genom bestämmelser om sådant som liggetid (59 § ff.) och när ett försvunnet fartyg skall anses förlorat (148 §). Om-skrivningen av ansvarsstadgandet i 1847 års förslag (Skepps-Lego-Balk 3 kap. 7 §) innebar i här aktuellt avseende ingen förändring.<sup>23</sup>

I de slutliga förarbetena till 1864 års sjölag har tidsfaktorn tillmätts ökad betydelse, men alltjämt är det fråga om en kasuistisk reglering av några dröjsmålsituationer. Redan i Th. Rabenius' tryckta förslag 1861/62 föreskrevs (i 95 §) följande:

<sup>22</sup> Bestämmelsen lyder sålunda: "Är skada tillkommen, genom skeppares eller besättnings vållande eller vanvård, eller saknas stycke-gods till antal, nummer och märke, eller är bristen i våg- och mätbara varor större, än som kan härleda sig från deras egen fördärvlighet, läckage eller olika mätningssätt, och gitter skeppare ej visa, att, under resan inträffad, olyckshändelse, som ej stått i hans eller besättningens makt att avvärja, förlusten vållat; njute godsägare ersättning, av skepparen, och, där tillgång brister, av redare, som i 13 § sägs, efter vad gods av samma slag i lossningsorten allmänt gäller." Förslag till sjölag (Sthlm 1837) s. 24 f.

<sup>23</sup> Stadgandet fick följande lydelse: "Befälhavare vare ansvarig för det i hans förande fartyg inlastade gods. Förekommer, vid fartygets ankomst till lossningsort, anledning, att gods tagit skada, eller genom läcka förminskats; då skall befälhavare, före lossningen, i ägarens närvaro, taga besiktning av sakkunnige män å godsets stuvning i fartyget. Finnes därvid fartyget vara försett med nödigt slingerskott, där lastens säkerhet sådant fordrar, och kan det ej visas, att genom bristande bäddning eller eljest av befälhavarens vållande skadan tillkommit, eller är godset synbarligen, genom egen fördärvlighet, skadat; vare skadan godsägarens ensak. Nu saknas vid lossning stycke-gods till antal, nummer eller märke, eller är bristande i våg- eller mätbara varor större, än som kan härleda sig från deras egen fördärvlighet, läcka eller olika mätningssätt, och gitter befälhavare ej visa, att under resan inträffad olyckshändelse, som ej stått i hans eller besättningens makt att avvärja, förlusten vållat; have godsägare rätt till ersättning, som i 2 kap. 11 § redarebalken sägs." Sjö-Lags-Kommitténs Förslag till Sjö-Lag och Reglemente för Handels-Sjöfarten (Sthlm 1847) s. 24.

”Har befraktare i fraktavtal betingat viss tid för lastningens början och är ej, vid den överenskomna tiden, fartyget färdigt att last emottaga; då äge han makt att fraktslutet häva, och have, därest redare eller befälhavare till dröjsmålet vållande äro, rätt till ersättning för uppehåll, efter skiljomäns prövning.

Är viss tid bestämd för fartygets avgång, och dröjer befälhavare, utan giltigt skäl, att avgå; vare lag samma som i föregående moment stadgas.”

Motsvarande bestämmelse upptogs i det slutliga förslaget.<sup>24</sup> Motiven avspeglar emellertid ingen diskussion om tidsfaktorns betydelse för det rätta fullgörandet av givna transportåtaganden. Den typiska dröjsmåls-situationen, alltså den att godsets för sena ankomst till bestämmelse-orten medför skada för transportkunden, finns alls inte uppmärksam-mad. I sin år 1882 utgivna framställning av den svenska sjörätten menar Dahlström, att en avlastare, som befarar att godset kommer att ta skada genom att ligga i fartyget en längre tid eller att han kan komma att lida förlust till följd av ”förändring i konjunkturerna vid fartygets fram-komst”, äger begagna sin rätt att återta lasten (88 §).<sup>25</sup> Härvid kan det bli nödvändigt att lossa godset och upplägga det i land för dess lämpliga vårdande.<sup>26</sup> Hambro intar en motsvarande ståndpunkt och grundar denna på befälhavarens i lagen uttalade allmänna skyldighet att bevaka lastägarens rätt och bästa (49 §).<sup>27</sup> Om någon redarens skadestånds-skyldighet gentemot transportkunden i hithörande fall är det icke tal. Hammarskjöld anför däremot den nyss nämnda 49 § som ett argument till förmån för möjligheten att utdöma skadestånd, och påpekar dess-utom att vite kan betingas för försenad ankömst, särskilt i form av avdrag från frakten.<sup>28</sup>

Detta livligare intresse för tidssynpunkten överensstämmer i tiden väl med att den engelska doctrine of frustration börjar uppbyggas ungefär-ligen samtidigt och användas i dröjsmålssituationer inom sjörätten.<sup>29</sup>

1864 års sjölag blev kortlivad. På nordisk basis upptogs nämligen arbete med syfte att åstadkomma en gemensam nordisk sjölag. För-

<sup>24</sup> Prop. 1863: 81 § 93 och Särskilda utskottets betänkande 1863: 2 § 93.

<sup>25</sup> J. N. Dahlström, Den svenska privata sjörätten (Sthlm 1882) s. 196.

<sup>26</sup> A.a. s. 197.

<sup>27</sup> C. F. Hambro, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning (2. uppl. Sthlm 1881) s. 153.

<sup>28</sup> Hammarskjöld s. 56 f.

<sup>29</sup> En viktig början är det ofta citerade avgörandet *Jackson v. Union Marine In-surance Co.*, (1874) L.R. 10 C.P. 125.



slaget fasthåller alltjämt vid avgångsmodellen.<sup>30</sup> Redan i början av befraktningskapitlet (111 §) stadgas, att befraktaren äger häva avtalet, där fartyget ej är färdigt att på utsatt tid intaga last. Att befraktaren därutöver, oavsett om han häver avtalet eller ej, har rätt till skadestånd, framhäves särskilt i ett andra st.:

”Är redare, befälhavare eller besättning vållande till dröjsmål, njute befraktaren, ändock att han ej vill häva avtalet, ersättning efter prövning av skiljemän för all skada och förlust, som genom dröjsmålet honom tillskyndas; uppgive dock, innan hans gods till omlastning avlämnas, för befälhavaren, att ersättning äskas, eller vare sitt anspråk kvitt.”

I de svenska lagmotiven framhålls, att denna skadeståndsrätt ”ligger i sakens natur”.<sup>31</sup> Den ansågs tydligen gälla, även om en uttrycklig regel härom inte upptagits i förslaget. Stadgandet omredigerades sedan av HD för att ge uttryck åt den omvända bevisbördan.<sup>32</sup> Därmed var man beträffande lastningstid framme vid den dröjsmålsregel med presumtionsansvar, som sedan kommit att spela en så framträdande roll i fråga om redarens dröjsmålsansvar.

Befälhavarens plikt att ofördröjligen avsegla efter lastningen fastslås sedan i 125 § 2 st.:

”Befälhavaren vare pliktig sörja för, att fartyget, sedan lasten intagits och nödiga handlingar avlämnats, kan ofördröjligen anträda resan; underlåter han det eller fördröjer eljest utan giltig anledning resans anträdande, njute befraktaren ersättning efter prövning av skiljemän för skada och förlust, som genom dröjsmålet vållas.”

I överensstämmelse med grundsynen på skadeståndsregeln i 111 § framhäver motiven till 125 §, att man ansett skadeståndsskyldigheten ”utan särskilt lagbud följa av allmänna rättsgrundsatser och grunderna för 111 §”.<sup>33</sup> Därvid har man vanligen utgått från att det är redarens sak att visa sin frihet från vållande.<sup>34</sup> Skadeståndsansvaret får alltså antas

<sup>30</sup> Jfr Dahlström, a.a. s. 208.

<sup>31</sup> Betänkande och lagförslag afgifna den 22 februari 1887 etc. (1887), motiven s. 88. Slutet av stadgandet innebar införandet av en reklamationsregel, som kvarstod i 1891 års lag i dess slutliga lydelse (111 § 3 st.). Se om denna närmare Wikander, Sjölagsändringar s. 183–184. Jantzen s. 288 kritiserar denna regel, därför att mottagandet av leverans av godset typiskt ingalunda avspeglar ett tyst avstående från eventuellt tillkommande rätt till skadestånd.

<sup>32</sup> NJA II 1891 s. 68.

<sup>33</sup> A. bet. (1887) motiven s. 96.

<sup>34</sup> Jfr Hammarskjöld s. 59 f. med avseende på 1864 års sjölag.

ha varit av typen presumtionsansvar. Omredigeringen i den slutliga lagtexten rörde endast hävningsrätten, där man genom tillägget "om skäl därtill äro" ville förebygga ett eventuellt missförstånd att "även det minsta dröjsmål av befälhavarens sida gäve befraktaren rätt att häva avtalet".<sup>35</sup>

Skyldigheten att genomföra resan med största möjliga snabbhet liksom att lossa godset behandlas, såsom utmärkande för avgångsmodellen, inte uttryckligen utan finns blott som underförstådda och självklara bakgrundsmoment, som ibland skymtar i en formulering i motiven.<sup>36</sup> Tidsfaktorn skymtar även i sammanhang som fraktens beräkning (152 § 2 st.), ömsesidig hävningsrätt (162 § 2 st.), och rätten till utlossning (164 §). Skyldigheten att inte deviera kan också uttryckas positivt som en skyldighet att utföra resan med "tillbörlig skyndsamhet". Detta uttryck gjorde emellertid sitt intåg i sjölagens befraktningskapitel först i och med 1936 års sjölagsändringar (98 §) och innebär naturligtvis något mera än blott och bart ett principiellt deviationsförbud, nämligen att vidtaga positiva åtgärder till underlättande av resans snabba genomförande.

##### 5. *Transportfristmodellens framväxt*

Den helt nya uppläggning av tidsspörsmålen, som transportfristmodellen innebär, introducerades av 1800-talets nya transportmedel järnvägarna. Detta nya transportmedel hade snabbheten i transporten som främsta konkurrensmedel, och tidsfaktorns centrala betydelse underströks också av den avancerade form, som transportfristmodellen snart tog sig just på detta område. De järnvägsrättsliga författningarna stadgade nämligen särskilda leveransfrister, vilkas tidslängd i förväg bestämdes schablonmässigt i förhållande till transportsträckans längd. Samtidigt indelades godset i olika klasser, till en början expressgods och vanligt gods, med olika längd på leveransfristerna och en därtill avpassad skillnad i fraktens storlek. Utan att här ingå på detaljer — det sker i närmast följande kapitel — kan konstateras, att transportfristmodellen just på järnvägarnas område har drivits längst i fråga om distinkt utformning.

Grundtanken med en transportfrist fördes sedan över på andra transportmedel, men då i en betydligt mjukare utformning. I stället för

<sup>35</sup> NJA II 1891 s. 75 nederst.

<sup>36</sup> Exempelvis a. bet. (1887) motiven s. 104: "... skulle befälhavaren, oaktat han icke underlätit något av vad på honom ankommit till lossningens fortskyndande ..."



fasta leveransfrister utgick man från tanken på en transportfrist som var bestämd antingen i själva transportavtalet eller genom en skälighetsbedömning. *Den avtalade transportfristen* kan givetvis — men behöver inte — vara helt fix och såtillvida ha en karaktär motsvarande järnvägsrättens leveransfrist, men *den skäliga transportfristen* är alltid i viss mening flexibel och måste ges sitt närmare omfång på grund av en bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.<sup>37</sup>

Att genomföra transportfristmodellen måste ha varit desto lättare som detta tankemönster bäst stämmer överens med allmänt förmögenhetsrättsliga regler. För alla avtalstyper gäller, att den utlovade prestationen skall fullgöras inom avtalad tid eller, om ingenting särskilt är avtalat därom, inom skälig tid, och huvudprestationen vid transportavtal är godsets befordran till bestämmelseorten. Genom att sålunda ta sin utgångspunkt i själva godstransporten och inte i transportmedlets resa — m.a.o. begagna en *transportfristcentrerad* i stället för en *transportmedelscentrerad* regel — har man i själva verket lyckats närma transporträtten till andra avtalstyper liksom till den allmänna förmögenhetsrätten.

Detta innebär, att ännu icke lagreglerade transportavtalstyper måste antas följa en dröjsmålsregel, som utgår från en avtalad eller skälighetsbestämd transportfrist, t.ex. biltransporträtten så länge denna ännu var okodifierad.<sup>38</sup>

Sin slutgiltiga seger har den på godsets resa inriktade transportfristmodellen vunnit genom att införas i sjölagen i samband med ändringarna 1936. Detta innebär, att en skälighetsbedömning av erforderlig transporttid numera anses kunna göras på samma sätt i sjöfart som i fråga om land- och lufttransportmedel. Klara uttalanden av detta slag föreligger för engelsk rätts del i det omdebatterade och i annat sammanhang nedan (Kap. IX) behandlade Czarnikow-målet.<sup>39</sup> Lord Reid menade att det i princip inte var någon skillnad mellan landtransportörer

<sup>37</sup> På detta stadium skall analysen av de olika typerna av transportfrister inte drivas längre. Svårigheten att skilja mellan "avtalad" och "skälig" transportfrist är emellertid, som skall visas i ett senare sammanhang (Kap. V: 2), att en sådan indelning bygger på korsande indelningsgrunder. En ytterligare precisering blir därför nödvändig vid den närmare utvecklingen av dröjsmålsmodellen. Tills vidare räcker dock den nu gjorda indelningen, eftersom den utpekar de praktiska tyfallen.

<sup>38</sup> Grönfors, Allmän transporträtt s. 81 överst.

<sup>39</sup> *Czarnikow v. Koufos*, (1967) 2 Lloyd's Rep. 457.

och sjötransportörer i fråga om dröjsmål.<sup>40</sup> Lord Peace argumenterade för samma ståndpunkt under påpekande, att ångans och motordriftens införande på sjön medfört "that the duration of voyages may now be calculated with at least some approach to certainty, even when they are to the ends of the earth".<sup>41</sup> Lord Upjohn framhöll, att järnvägsregeln, enligt vilken för sen ankomst medförde skyldighet för transportören att ersätta förlorat marknadsvärde för godset, lika väl kunde användas i modern sjöfart. Förhållandena där är nu långt från "those cases where cargo ships used in the old days literally to tramp up and down, . . . collecting and discharging cargo as they steamed from port to port".<sup>42</sup> Med sådana uttalanden har man övergivit den traditionella ståndpunkten, att sjöfarten i fråga om tidsfaktorn arbetade under helt andra och osäkrare förhållanden än t.ex. järnvägarna.<sup>43</sup>

Tidsfaktorn har härmed genomgående erkänts ha betydelse för transportöransvarets utformning inom alla grenar av transporträtten. Momentet av tid i transportprestationen kan vara mer eller mindre starkt påängterat, men detta gäller för alla transportbranscher, sjöfarten inbegripen. Denna principiella jämställdhet i vad avser tidsfaktorns principiella betydelse bildar den nödvändiga utgångspunkten för en undersökning av dröjsmålsansvarets innebörd med avseende på dagens transportapparat, särskilt om blicken samtidigt riktas mot den framtida utvecklingen.

<sup>40</sup> På s. 473.

<sup>41</sup> På s. 482 nederst.

<sup>42</sup> På s. 487.

<sup>43</sup> Jfr som uttryck för den traditionella ståndpunkten t.ex. kärandens argumentering i *The Parana*, (1877) 3 Asp. M.L.C. 399, på s. 400: "There is, moreover, a great distinction between the contracts of land and water carriage. When the goods are sent by train, the object is manifestly to secure a punctual delivery by a certain date; but in a long voyage by sea, there is of necessity a great uncertainty in the date of arrival . . ." Se för ett annat exempel på sådana uttalanden D. Danjon, *Traité de droit maritime* 3 (2. ed. Paris 1927) nr 922. R. Rodière, *Manuel des transports terrestres et aériens* (Paris 1969) nr 152, begagnar en motsvarande traditionell argumentering med avseende på luftfart ("parce que les vols dependent des conditions météorologiques").



## Kapitel III

### DRÖJSMÅLSREGLERNAS ALLMÄNNA UPPLÄGGNING

#### 1. *Inledning*

Den härmed angivna utgångspunkten, att tidsfaktorn principiellt har betydelse inom alla transportbranscher på ett jämställt sätt, skulle kunna antas leda till att dröjsmålsreglernas allmänna uppläggning vad gäller tidsfaktorn lämpligen kunde undersökas gemensamt för samtliga grenar av transporträtten. Ett sådant förfaringssätt vore emellertid föga ändamålsenligt. Av historiska skäl har uppläggningsen av sjörättens dröjsmålsregel blivit karakteristisk på ett sätt, som gör att denna regel förtjänar uppmärksamhet för sig själv. Järnvägsrättens system är karakteristiskt beträffande transportfristens detaljerade utformning. Detta system har delvis, men ingalunda i alla avseenden, fått utgöra förebild för biltransporträtten. Flyget har vid uppläggningsen av sin dröjsmålsregel begagnat en rättslig teknik, som avviker från landtransporträttens.

Trots de gemensamma utgångspunkterna, som rimligen borde leda till enhetliga regler om dröjsmålsansvar,<sup>1</sup> är tydligen nyansskillnaderna så betydande, att varje transportmedels regelkomplex rörande dröjsmålskador bör uppmärksammas separat och därvid jämföras med de övriga transportmedlens motsvarande regler. Intresset begränsas till sådant, som har betydelse för den följande (Kap. V) undersökningen av dröjsmålsbegreppets uppbyggnad.

#### 2. *Allmänna anmärkningar om sjörättens dröjsmålsregel*

När 1936 års sjölagsändringar tillkom, var linjetrafiken sedan länge en betydelsefull del av svensk sjöfartsnäring. Trots detta har de givna reglerna ingalunda till någon del särskilt anpassats efter linjefartens för-

---

<sup>1</sup> Jfr J. Ramberg i FJFT 1971 s. 506.

hållanden.<sup>2</sup> De sjörättsliga befraktningsreglerna avser hel- och delbefraktning, varvid ett avsnitt ägnas åt resebefraktning och ett följande avsnitt åt tidsbefraktning. Samtidigt är det klart, att man härvid ingalunda uteslutit styckegodsbebefraktningen, vilken ju huvudsakligen bedrivs i form av linjefart. Både lagtext och motiv avspeglar att man haft i sikte särskilt den situationen, att konossement på enskilda godspartier har utställts med ett certeparti i bakgrunden. Den verkligt typiska linjefartssituationen, att konossement utställs på enstaka godspartier utan att något certeparti finns i bakgrunden, har däremot uppenbarligen inte varit i focus för intresset. Inte desto mindre är det i reglerna om rese- och tidsbefraktning som man har att söka ledning vid lösningen av den rena linjefartens ansvarsproblem, så långt dessa icke lösts genom särskilda kontraktsklausuler.<sup>3</sup>

Uppläggningsreglerna av sjölagens regler innebär, att dessa är starkt fartygscentrerade. Det är fartygets resa som närmare regleras, inte godsets resa. Denna anknytning till transportmedlet ger nyckeln till en förståelse av den eljest överraskande komplicerade uppläggningsreglerna om dröjsmålsansvar. Tidsfaktorn i terminalskedet av transporten tar sig på fraktplanet uttryck i speciella demurrage- och despatch-regler, under det att tidsfaktorn under själva resan (fortskaffandet) delvis tillgodoses genom deviationsregler, dvs. regler om avvikelser ej blott av geografisk utan även av rent tidsmässig art ("deviation by delay"). Om problemen betraktas från godsets synpunkt saknar denna skarpa uppdelning i terminal- och fortskaffningsskede intresse, samtidigt som den mycket speciella utformningen av både demurrage- och deviationsreglerna fram-

<sup>2</sup> Linjefarten har i 1936 års sjölagsändringar uppmärksamats blott i tre stadganden, nämligen 88, 106 och 115 §§ (om lastningstid, lossningstid och uppläggningsregler av gods). Därutöver förekommer ett motivuttalande rörande transportörens skyldighet att omlasta, för den händelse det egna fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt: "Sålunda kan t.ex. med avseende å linjerederier en tolkning av avtalet föranleda skyldighet för bortfraktaren att befordra godset med annat fartyg, som anlöper den plats där godset finnes." Wikander, Sjölagsändringar s. 177 överst. 1973 års reform av befraktningsrätten har genom sin begränsade målsättning icke omfattat en översyn av så grundlig art, att linjefartens plats i systemet kunnat omprövas. Jfr SOU 1972: 51 s. 31.

<sup>3</sup> K.H. Capelle, Die Frachtcharter (Rostock 1940) s. 196, påpekar, att kancellingsklausuler i certepartier ingalunda innebär något garantiansvar för dröjsmåls-skador. Han hänvisar till sjölagen 130 §, vari ett culpavikvisit uppställs. Innebörden härav behandlas närmare nedan och i Kap. V: 4.



står som mer eller mindre obegriplig. Det enda för transportkunden viktiga momentet i linjefart är, att godset har kommit fram alltför sent till bestämmelseorten.

För den händelse ett dröjsmål har orsakat sakskada på godset, tillämpas sjölagens vanliga regler om saksador i 118 § ff. Om en fruktlast ruttar på grund av att resan tar längre tid än den borde ha tagit eller på grund av att godset under en normal resa icke har vårdats på rätt sätt gör alltså, i överensstämmelse med den tidigare (Kap. I: 7) gjorda avgränsningen, ingen skillnad i den rättsliga behandlingen: alla saksador skall bedömas enligt samma regler. För de rena dröjsmålsskadorna upptar sjölagen en särskild bestämmelse om dröjsmålsansvar i 130 §, jfr 118 §.

### 3. Köprätten som mönster för sjölagens dröjsmålsregel

En diskussion av sjörättens dröjsmålsregel bör lämpligen föras utifrån dess lydelse enligt 1936 års sjölagsändringar:

130 §. Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller enär avtalet upphör att gälla, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att varken han själv eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Denna lydelse har genom 1973 års reform plötsligt helt förändrats. Följande den engelska rättens tendens att anse Haagreglerna omfatta även rena dröjsmålskakador, har numera stadgats, att samtliga fall av dröjsmål — även de som inte anses direkt omfattade av sjölagens regler om transportöransvar i 118 § ff. — skall behandlas enligt samma regler som saksador. Denna hopkoppling av de båda regelkomplexen åstadkommer tydligen samma parallellbehandling som gäller i lufträtten och behandlas närmare nedan (under 6).<sup>4</sup> Hela problematiken om Haagreglerna och dröjsmålskakadorna behandlas i ett senare sammanhang (Kap. IX).

Den nya lydelsen av sjölagens med avseende på tillämpningsområdet numera alltså starkt inskränkta dröjsmålsstadgande är följande:<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Förslaget till svävarfartslag innebär, att sjölagens dröjsmålsregler blir tillämpliga även på svävartrafik. Huvudargumentet härför är vikten av att åstadkomma konkurrens på lika villkor med fartygstrafiken, se SOU 1972: 21 s. 99.

<sup>5</sup> Jfr beträffande resgodis SOU 1971: 90 i 190 och 191 §§.

130 §. Uppkommer skada till följd av att fartyget gått förlorat eller förklaras efter skada icke vara iståndsättligt eller eljest till följd av dröjsmål på bortfraktarens sida och omfattas skadan ej av 118 §, ha bestämmelserna i nämnda paragraf likväl motsvarande tillämpning.

I 118 § utsägs direkt, att det där stadgade ansvaret omfattar även dröjsmål, vilket innebär en i lag fastslagen utvidgning jämfört med lagrummets tidigare lydelse.

Det är emellertid den gamla lydelsen, som utgör det mera specifikt skandinaviska bidraget till dröjsmålsreglernas utformning, och det är — som nyss påpekats — denna utformning, vars konsekvenser och närmare innebörd måste särskilt belysas i detta avsnitt om den allmänna uppläggningsen av transporträttens dröjsmålsregler.

Sjölagens dröjsmålsregel enligt 1936 års sjölagsändringar har konstruerats efter mönster av köplagens 23 §, vilket ger uttryck för en såsom allmän kontraktsrättslig regel uppfattad princip om att den presterande presumeras ha vållat skada vid dröjsmål, när det gäller bestämd prestation.<sup>6</sup> Under tillkomsten av lagrummet mildrades exculpationstemat från det ursprungligen angivna uttrycket "sannolikt" till det svagare beviskravet "antagligt".

Man kan uppställa frågan, varför köprättens regel har valts till modell för transporträtten. Även om köplagens bestämmelse anses avspegla en allmän kontraktsrättslig princip och inverkat mönsterbildande på många avtalstyper, återstår ändå frågan, i vad mån förhållandena i de transporträttsliga situationerna är tillräckligt analoga för att bli behandlade på samma linje.<sup>7</sup>

Köplagens reglering av skadestånd på grund av dröjsmål bygger på distinktionen mellan generiska och andra prestationer. Den som modellvalda 23 § avser därvid en bestämd prestation. Vad är det då för omständighet, som gör en transportprestation bestämd i den mening, varifrån denna distinktion utgår? Säkerligen har avsikten varit, att själva resan skall ha varit bestämd på ett individuellt sätt. Detta kriterium framgår bl.a. av resonemangen rörande säljarens ansvar enligt den köprättsliga regeln för en arbetsprestation som ingår i själva köpet. Om arbetsprestationen är allmänt angiven i avtalet, anses den böra bedömas enligt reglerna om genusköp i köplagens 24 §, men den kan också vara så speci-

<sup>6</sup> SOU 1930: 11 s. 45; Wikander, Sjölagsändringar s. 182.

<sup>7</sup> Jfr t.ex. C. J. Arnholm i TfR 1973 s. 141–143.



ficerad i avtalet att den bör falla under 23 §. ”Detta innebär, att om t.ex. en transport enligt avtal skall ske med fartyget A, ett hinder som hänför sig till detta fartyg alltid bör bedömas enligt 23 §, och att om transporten enligt avtalet skall ske med ettdera av fartygen A eller B, ett hinder som hänför sig till ettdera fartyget bör bedömas enligt 24 § medan ett hinder som hänför sig till båda fartygen bör bedömas enligt 23 §.”<sup>8</sup> Ett överförande av detta resonemang från det köprättsliga till det transporträttsliga planet innebär då, att transport av gods med särskilt namngivet fartyg är en så bestämd prestation, att principerna i köplagen 23 § borde tillämpas överförda på transporträttens område, under det att transport av gods på en linje utan särskilt angivna fartyg vore en generiskt bestämd prestation och skadestånd för dröjsmål följaktligen följa de ännu strängare principerna i köplagen 24 §. När det gäller kombinerade transporter, utförda med anlitande av moderna containersystem, är den generiska karaktären hos transportåtagandet ännu mer uttalad.<sup>9</sup> Transportkunden köper rätt och slätt en transport av visst gods från punkt A till punkt B utan att för sin del bekymra sig om med vilka transportmedel avtalet skall fullgöras. Containeroperatören själv vet kanske inte förrän strax innan utförandet av transporten påbörjas, hur han skall fullgöra sitt åtagande.

En särbehandling av generiska transportlöften förefaller emellertid vara främmande för transporträttens del. Linjefarten arbetar mera sällan med namngivande av särskild fartygslägenhet; där fartyg anges, kombineras detta i varje fall alltid med mycket vidsträckta substitutionsklausuler. Eftersom fartyget vid ren linjefart inte längre är ett centralt moment i avtalets omständigheter utan i stället själva godset och dess förflyttande, synes det betydligt naturligare att göra en skillnad mellan å ena sidan fixavtal, dvs. avtal där viss framkomsttid har garanterats som en väsentlig del av transportprestationen, och å andra sidan övriga transportavtal. Vid vanlig resebefraktning har det väl också varit detta resultat man i huvudsak har uppnått genom att namnge fartyget: där transportprestationen är bunden till visst fartyg, känner man till fartygets avseglingsdagar och fartegenskaper (vilka för övrigt brukar preciseras i certepartiet), och såtillvida framstår avtalet som ett slags

<sup>8</sup> Rodhe, Obligationsrätt § 48 vid not 38.

<sup>9</sup> Se t.ex. Grönfors, Successiva transporter s. 70–71 och passim, Ramberg s. 26–27, Taxell s. 298. Genussynpunkten har uppenbarligen olika nyanser. Jfr särskilt den av Wüstendörfer lanserade termen om ”das hinkende Speziesschuld bei Schiffssubstitution”; H. Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht* (2. Aufl. Tüb. 1950) s. 236 f.

fixavtal. Om prestationen vid resebefraktning är mera obestämd, kan man göra gällande endast ett allmänt krav på en skälig tidsram för transportens fullgörande. I linjefart, där prestationen framstår som obunden av fartyget och i stället knuten till godset, sker en tidsangivelse mera sällan med hjälp av angivande av viss fartygslägenhet utan vanligen genom publicerandet av en tidtabell, vars iakttagande sker alltmera noggrant (jfr nedan Kap. V: 2). Tidtabellsenlighet blir i ökad utsträckning ett karakteristiskt drag för linjefarten även till sjöss.

Man kan sålunda i viss mån ifrågasätta det berättigade i att överföra den köprättsliga regleringen i oförändrad form till transporträtten. Ett ytterligare skäl är, att den köprättsliga regeln utgår från typfallet, att godset skadats medan det var i säljarens besittning och därför alls inte kan avlämnas. Lagstiftaren har också gjort den förändringen, att han inte ifrågasätter ett strängare ansvar än presumtionsansvaret enligt 23 § köplagen — någon motsvarighet till 24 §:s strikta ansvar finns icke. Någon anledning att hårdra analogien från köprätten därhän, att de rena linjesituationerna behandlas såsom generiska prestationer i köprätten, tycks man därför icke ha. Tvärtom har man skäl att resa frågan, vad det är som har motiverat att lagstiftaren i fråga om Haagregelfart för dröjsmål uppställt en för redaren strängare ordning än när det gäller sakskada, nämligen i den meningen att ansvarsbegränsning ej gäller utan särskilt förbehåll. Lødrup<sup>10</sup> ifrågasätter, om preventionshänsyn här har varit avgörande. En sådan synpunkt bär dock knappast särskilt långt. Konkurrensen pressar till att iaktta ökad snabbhet i transportprestationerna på ett betydligt mera effektivt sätt än någon nyans i en ersättningsregel kan göra. Och det mildare godsvårdsansvaret hindrar ju ingalunda, att mycket av godsvården blir nödvändigt redan därför att redarna måste hålla sina dyrbara fartyg i bästa skick. Något spår av att preventionssynpunkter skulle ha dikterat dröjsmålsregelns utformning i 130 § enligt 1936 års sjölagsändringar kan man heller inte finna i motiven. Däremot kan man nog i förarbetena inläsa, att det avgörande för lagstiftaren har varit en önskan att nå parallellitet med allmänna kontraktsrättsliga grundsatser, och att köplagens 23 § ansetts ge uttryck för sådana.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> P. Lødrup, Enkelte spørsmål vedrørende forsinkelseansvaret ved godsbeholdning til sjøs (stencilrad promemoria till seminarium den 25 jan. 1967 vid Nordisk institutt for sjørett) s. 7 nederst.

<sup>11</sup> Se Wikander, Sjölagsändringar, och även norska motiven i Innstilling fra den Kgl. Kommisjon til revisjon av sjøfartsloven (Oslo 1936, Bilag til Ot. prp. 1937: 23).



#### 4. *Köprättens olämplighet som mönster*

Den valda utformningen av sjölagen 130 § hade i och för sig inte behövt hängas upp på köplagen 23 § som förebild så hårt som skett i motiven. Den första skadeståndsbestämmelsen under 1800-talets reformarbete täcker alla sakskador, även sådana som uppkommer på grund av dröjsmål (ovan Kap. II: 4), och skulle i och för sig ha kunnat tas till intäkt för principen, att samma typ av ansvar skall gälla båda dessa skadegrupper. Eftersom 1936 års sjölagsändringar genomförde presumtionsansvar för alla sakskador, skulle därför samma utformning ha kunnat ges åt den nu för första gången generellt utformade regeln om transportörens dröjsmålsansvar. Som legislativ grund för den genomförda regeln hade ett sådant resonemang varit i och för sig acceptabelt. Köplagen 23 § är däremot ingalunda något uttryck för en likabehandling av olika skadetyper, ty ansvaret för fel i godset är enligt köplagen 42 § starkare begränsat än det allmänna presumtionsansvaret för dröjsmål, nämligen efter tysk förebild, som i sin tur vilar på den antika romerska rättens *actio redhibitoria* (med ansvar för tillförsäkrad egenskap och svek såsom väsentliga beståndsdelar).<sup>12</sup>

En argumentation från transporträttens egna utgångspunkter kunde alltså ha varit, att samma ansvar skulle genomföras för dröjsmålsskada som för sakskada. Lagstiftaren valde i stället att knyta ansvaret hårt till köplagens regel i 23 §. Resultatet av båda argumentationerna blir knäsettandet av en regel om presumtionsansvar och överensstämmer alltså så långt; skillnaden visar sig däri, att det för internationell sjöfart grundläggande ansvarsundantaget för nautiskt fel och brand vid genomförandet av en allmän regel om presumtionsansvar inte får tillämpning på dröjsmålsfall enligt 130 §, sådan denna utformades vid 1936 års sjölagsändringar.

En huvudfråga blir därför, i vad mån lagstiftarens val av förebild för ansvarsregeln om dröjsmålsskador i detta avseende kan anses ha varit ändamålsenligt. Om man uppehåller de speciella ursäcksgrunderna nautiskt fel och brand inom sjöfarten, är dröjsmålsskadorna verkligen så annorlunda i förhållande till sakskadorna, att de inte skall omfattas av dessa för sjöfarten karakteristiska ursäkter? Och skall gränsdragningen mellan sakskada och dröjsmålsskada — ett dogmatiskt spørsmål, som kan besvaras olika i olika rättssystem — tillåtas få den

<sup>12</sup> Jfr t.ex. E. Weiss, *Institutionen des römischen Privatrechts* (Basel 1949) s. 366.

effekten, att därmed även i ett viktigt hänseende avgörs tillämpningsområdet för sjöfartens särskilda ansvarsfrihet för nautiskt fel och brand?

En argumentering från transporträttens egna utgångspunkter behöver naturligtvis ej ta formen av att man utsträcker sakskadansvaret till dröjsmålskadorna. Den kan också läggas så, att man inom transporträttens ram bygger upp en regel om dröjsmålsansvar som är särskilt anpassad efter dröjsmålskadornas karakteristika. Vilka dessa är kommer att undersökas i flera följande kapitel.

### 5. Landtransporträttens dröjsmålsregler

I sin gradualavhandling om fraktavtalet uttalade Hjalmar Hammarskjöld, att det då (1886) gällande svenska trafikreglementet av 1862 inte krävde något ansvar för försenad ankomst, om man inte såsom sådant ansvar räknade föreskrifterna om att gods som inte framkommer inom viss tid skall anses förlorat och ersättning utgå.<sup>13</sup> Påståendet är förvånande, eftersom järnvägarna från första början konkurrerade just med snabbheten hos transporten, vilket rimligen borde ha avspeglats i ett dröjsmålsansvar. En förklaring kan vara att söka i järnvägarnas särskilda monopolställning. Den nämnda regeln om förlorat gods innebär dessutom i själva verket en lösning av dröjsmålsansvarets problem, nämligen så långt som dröjsmålskadorna efter viss tid konverteras till totalförlust och därmed överföres till kategorien sakskada, för vilken ersättningsregler redan givits.<sup>14</sup>

Det för gällande järnvägsrätt karakteristiska systemet med leveransfrister och ansvar för deras överskridande infördes, efter modell av det internationella järnvägsfördraget, genom 1912 och 1925 års järnvägstrafikstadgor och har i vissa avseenden förändrats genom 1966 års järnvägstrafikstadga med tillhörande Normalvillkor för järnvägstrafik. Detaljerna i detta regelsystem behöver inte behandlas här, men den allmänna uppläggningsen av systemet har stort intresse.

Transportfristen inom järnvägsrätten benämns leveransfrist.<sup>15</sup> Denna avser inte att "beteckna den tid, inom vilken järnvägen under normala förhållanden plägade utföra transporter".<sup>16</sup> Dessa kunde och borde

<sup>13</sup> Hammarskjöld s. 57.

<sup>14</sup> Se närmare om konvertering till totalförlust nedan Kap. VI: 5.

<sup>15</sup> Samma term används med avseende på vägtransporter i SOU 1972: 24 s. 101.

<sup>16</sup> J. Flodin & H. Wikander, Järnvägstrafikstadgan (Sthlm 1933) s. 161.



i regel verkställas på de kortare tider som framgår av järnvägens transportplan. Leveransfristerna är så tilltagna, att de lämnar rum för kortare och oförutsedda uppskov i transporterna. Deras betydelse är dels att tillförsäkra transportkunden en snabb transport, dels att vid brister i snabbheten ge transportkunden viss ersättning.<sup>17</sup>

Fristen framstår utåt mot transportkunden som en enhet men kan internt inom järnvägen sett uppdelas i flera beståndsdelar: expedieringsfrist, befodringsfrist och tilläggsfrister.<sup>18</sup>

Leveransfristens längd står i relation till godsets beskaffenhet (normalvillkoren bil. 11). Den är kortast för expressgods, längre för ilgods och längst för vanligt fraktgods. Denna indelning av godset i olika klasser är något för moderna transporter karakteristiskt. Transportören kan erbjuda olika kvaliteter på sin prestation, och frakten varierar med kvaliteten på transportprestationen.

Ett överskridande av leveransfristen medför i och för sig att järnvägen ansvarar för skada, som orsakats därav, oberoende av fel eller försummelse (34 §).<sup>19</sup> Summamässigt är ansvaret begränsat till dubbla frakten.<sup>20</sup>

Denna grundritning till dröjsmålsansvaret innebär, att (a) detta följer sina egna, från sakskadansvaret skilda regler; (b) transportfristen som regelsystemets utgångspunkt är i detalj utvecklad beträffande beräkningssätt m.m.; (c) tidsfaktorn införs som en grundval för transportkvaliteten och därmed för priset för prestationen (frakten).

När den europeiska biltransportkonventionen CMR tillkom, hämtades mönstret för densamma i huvudsak från järnvägsrätten. Eftersom

<sup>17</sup> Jfr a.a. s. 162.

<sup>18</sup> Jfr sist a.st., Nánássy s. 235 ff. och Nánássy & Wick s. 83 ff.

<sup>19</sup> Jfr Promemoria med kommentarer till ett inom Kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till ny järnvägstrafikstadga (stencil, Sthlm 1966) s. 32 f.; Nánássy & Wick s. 188–189, 220. Dessförinnan gällde en culparegel (se Flodin & Wikander, a.a. s. 228), vilken stod i motsats till det internationella fördraget. Jfr Schmidt m.fl., Huvudlinjer s. 91. En instruktiv redogörelse för motsättningarna i berörda avseende vid tillkomsten av den ursprungliga CIM och för den uppnådda kompromisslösningen återfinns i E. Rosenthal, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht (Jena 1894) s. 232 ff. I visst fall ansvarar järnvägen t.o.m. oberoende av om skada kan bevisas, se nedan Kap. VIII: 6.

<sup>20</sup> Denna begränsning gäller under den tid som dröjsmålsreglerna skall tillämpas. Vid fall av långt dröjsmål konverteras detta till totalförlust, se nedan Kap. VI: 5, och sakskadereglerne blir då tillämpliga, inbegripet den enligt dessa gällande regeln om ansvarsbegränsning.

förhållandena vid biltransporter saknar det drag av enhetlighet, som järnvägstransporterna på grund av de tekniska förutsättningarna har, utan måste variera efter de yttre förhållandena (vägar, bilutrustning, trafikintensitet hos annan vägtrafik m.m.), blev det emellertid naturligt att inte överföra de utförliga och mera stela reglerna om leveransfrist.<sup>21</sup> De varierade förhållandena kunde tillmätas sin rimliga betydelse genom att man i stället bestämde transportfristen till den avtalade eller skäligen transportfristen. Grundläggande är följande bestämmelse<sup>22</sup> i CMR:

*Artikel 19.* Dröjsmål med utlämnandet föreligger, när godset icke utlämnats inom avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, när den tid som åtgått för befordringen överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves, för att i sedvanlig ordning samla full last.

*Artikel 23 st. 5.* Skada till följd av dröjsmål är fraktföraren skyldig att ersätta intill fraktens belopp.

Modellen innebär tydligen en förenklad uppläggning av järnvägens dröjsmålsansvar. Dröjsmål beskrivs som utlämnande (till mottagare) efter avtalad resp. skälig tid, och ansvarsbegränsningen an knyter till fraktens storlek, i detta fall frakten utan fördubbling. För dröjsmål gäller alltså ett säreget och från sakskadefallen avvikande ansvarssystem.

#### 6. *Lufttransporträttens dröjsmålsregel*

Rakt motsatt juridisk teknik har den internationella luftbefordringskonventionen (Warszawakonventionen) följt, nämligen den att genom ett generellt stadgande så att säga helt konvertera alla situationer av dröjsmålsskada till sakskaresituationer. Detta kan synas vara helt naturligt för ett transportmedel, vars starkaste konkurrensvapen är just snabbheten. "Il serait extraordinaire que, pour un moyen de transport qui doit être très rapide on dise: les expéditeurs de marchandises et les voyageurs ne peuvent pas se plaindre de retard."<sup>23</sup>

Alldeles smärtfritt gick det emellertid inte att likställa dröjsmåls-skador med saksador. Det konventionsförslag, som tidigare utarbetats av Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA), upptog ett stadgande om transportörens ansvar för dröjs-

<sup>21</sup> Jfr SOU 1966: 36 s. 63 och A. A. Buzzi-Quattrini, *Convention on the contract for the international carriage of goods by road* (Wien 1961) s. 62.

<sup>22</sup> I stort sett likalydande förslaget till lag om vägfraktavtal 29 § och 34 § 1 st., SOU 1972: 24, och vägtransportlag 27 § 2 st. och 35 §, Prop. 1974: 33.

<sup>23</sup> Ripert i II *Conférence* 1929 s. 39.



målsskada såsom likställd med skada på eller förlust av gods,<sup>24</sup> men detta förslag till stadgande blev hårt kritiserat från flygbolagens sida. Men den franske professorn och delegaten George Ripert hävdade med kraft, att stadgandet antagligen missuppfattats av kritikerna, och han lyckades också övertyga flertalet delegater om att så var fallet. Resultatet blev, att konventionen enligt konferensens beslut upptog ett dröjsmålsstadgande.<sup>25</sup> Som motivering härför anfördes dels den nyss omtalade synpunkten att snabbheten är flygbolagens *raison d'être*, dels att flygbolagen inte kunde få bibringas åsikten, att passagerare och gods i tidshänseende skulle kunna avlämnas på bestämmelseorten efter bolagens gottfinnande.<sup>26</sup> Den slutliga utformningen av stadgandet blev denna:

*Artikel 19.* För skada till följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods är fraktföraren ansvarig.

Vid revisionen av Warszawakonventionen genom det s.k. Haagprotokollet 1955 gjordes ett försök att precisera dröjsmålsbestämmelsen, men detta försök ledde aldrig till något resultat.<sup>27</sup> Inte heller reformen genom

<sup>24</sup> Art. 21, återgiven i II Conférence 1929 s. 171–172.

<sup>25</sup> II Conférence 1929 s. 39.

<sup>26</sup> A.a. s. 37. Vid revisionen genom Haagprotokollet 1955 underströk den internationellt berömda lufrättsspecialisten Otto Riese, som även deltog i konferensen 1929, det betydelsefulla i den av Ripert framförda grundsynen: "At the Warsaw Conference Mr. Ripert had rightly fought for this sanction, because he had insisted on the fact that the special characteristic of air transport was that the users must be carried rapidly and that rapidity must be ensured by means of civil law sanctions." ICAO Doc. 7686-LC/140 (1955) s. 241.

<sup>27</sup> I Prop 1960: 34 s. 71 framhålls, att enbart ett par redaktionella jämkningar har ägt rum. Bakom detta kortfattade konstaterande döljer sig emellertid en tämligen lång kamp för att revidera art. 19. Den brittiske medlemmen av ICAO:s Legal Committee, Major K. M. Beaumont, internationellt känd lufrättsexpert, framlade i februari 1951 ett förslag till en ny konvention om befordran med luftfartyg, avsedd att ersätta Warszawakonventionen. Han uttalade bl.a.: "Existing Article 19 concerning delay is completely obscure, this question requires much more elaborate and definite treatment." ICAO Doc. 7229-LC/133 (1951) s. 194. Hans eget förslag innehöll även nya bestämmelser om "delay" (a.a. s. 204 ff.), och efter diskussioner utarbetade en underkommitté under Beaumonts ordförandeskap i Paris ytterligare ett förslag med bl.a. regler om dröjsmål. ICAO Doc. 7450/LC/136, vol. 2, s. 40 f. Detta förslag kom upp i den juridiska kommitténs möte i Rio de Janeiro i augusti och september 1953, därvid till Beaumonts utomordentliga besvikelse Warszawakonventionens originaltext genom norrmannen Edvin Altens mellankomst accepterades som bas för överläggningarna i stället för Parisförslaget. A.a., vol. 1, s. 8 ff., 75 ff. Efter ytterligare remisskommentarer upptogs problemet på Haagkonferensen 1955, och resultatet av debatten blev, att art. 19 fick stå kvar utan ändringar. ICAO Doc. 7686-LC/140, vol. 1, s. 238 ff.

Guatemalaprotokollet omfattade denna del av Warszawakonventionen.<sup>28</sup>

Bestämmelsen innebär tydligen, att dröjsmålsskadefallen i alla avseenden — även beträffande den summamässiga ansvarsbegränsningen — underkastas samma regler som sakskadefallen. Samma metod begagnar den schweiziska Obligationenrecht Art. 448, när det gäller transportavtal över huvud: "Unter den gleichen Voraussetzungen . . . wie beim Verlust des Gutes haftet der Frachtführer für allen Schaden, der aus Verspätung in der Ablieferung . . . des Gutes entstanden ist."

En förutsättning för att denna rättsliga teknik skall kunna fungera alldeles störningsfritt måste rimligen vara, att reglerna om sakskada och reglerna om dröjsmålsskada till sin "anatomiska uppbyggnad" är identiska eller åtminstone någorlunda likartade. Så är emellertid inte alldeles fallet. Sakskadereglerna tar sin utgångspunkt i att gods helt eller delvis har skadats, dröjsmålsreglernas utgångspunkt är att transportfristen har överskridits (jfr vad som sagts redan ovan Kap. I: 6). Godsets värde per viktenhet kan vara en rimlig begränsningsenhet för transportören när godset har skadats, men gäller verkligen detsamma när tidsfristen har överskridits? Skadetillfället är vid sakskadereglerna naturligen det tillfälle, när godset skadas, men vid överskridande av transportfristen är det just tidpunkten för detta överskridande, som tilldrar sig det huvudsakliga intresset.<sup>29</sup> De konsekvenser, vartill sådana skiljaktigheter leder, måste nogga uppmärksammas i den följande undersökningen.

<sup>28</sup> Guatemalaprotokollet 1971 innebär införande av ett rent strikt ansvar för lufttransportörer när det gäller person- och saksador (passagerare och bagage). Däremot skall lufttransportörerna enligt protokollet alltjämt svara för presumerad culpa i fråga om dröjsmålssador på passagerare och bagage liksom vid både saksador och dröjsmålssador på gods. Art. VI. Detta innebär, att Warszawakonventionen art. 19 kvarstår oförändrad och att art. 20 har fått en ny lydelse. Ändringarna baserade sig på förslag av en redaktionskommitté under ledning av den svenske delegaten Karl Sidenbladh. Se W/H Doc. 34 och ICAO Doc. 8878-LC/162 (1970) s. 192 ff. Dröjsmål i fråga om flyggods berördes alls icke. Vid själva Guatemalakonferensen blev frågorna om dröjsmål — frånsett ansvarsbegränsningen — föremål för ytterst ringa intresse. Den nya lydelsen av art. 20 återfinns första gången i W/H Doc. 68 s. 4. Dröjsmålsproblemet för passagerare berördes kort vid Twenty-First meeting of the Commission in whole, Wednesday, 24 Febr. 1972, under Agenda item 9.

<sup>29</sup> Se t.ex. nedan Kap. VI: 6 angående tidpunkten för början av reklamationsfrist resp. preskriptionsfrist.



7. *Förhållandet mellan köprättens och transporträttens dröjsmålsansvar*

Härmed har den allmänna uppläggningsen av de olika transportgrenarnas dröjsmålsregler fått sin huvudsakliga belysning. Till den allmänna karakteristiken av reglerna hör även en annan sida, nämligen förhållandet mellan köprättens och transporträttens dröjsmålsansvar. Redan tidigare har påpekats den ömsesidiga betydelsen av hur man utformar köprättens och transporträttens regler (ovan Kap. I: 5).

Det kan hävdas vara ett rättspolitiskt ändamålsenligt grepp, att köprättens och transporträttens regler så långt möjligt överensstämmer med varandra.

Om ett köpavtal kan hävas i förhållandet mellan säljare och köpare, borde ett därmed sammanhängande transportavtal också kunna hävas i förhållande till transportören.<sup>30</sup> I annat fall uppkommer en ojämnhet, och endast undantagsvis har ifrågasatts, att en utjämning skulle kunna tillåtas ske "bakvägen" genom att en snävare sjörettslig hävningsregel skulle kunna överföras "analogivis" till köpavtalsplanet.<sup>31</sup>

På motsvarande sätt låter det sig beträffande skadeståndsansvarets utformning sägas, att en regel om presumtionsansvar för dröjsmålskadorna i fråga om både köpavtalet och transportavtalet skapar en i och för sig önskvärd harmoni mellan båda dessa avtalskomplex. Är ursäktsgrunderna snävare på endera planet, uppkommer däremot spänningar. Säljarens dröjsmålsansvar i förhållande till köparen motsvaras t.ex. icke av ett sådant transportörens ansvar i förhållande till säljaren, även om det är transportören som orsakat det på köpavtalsplanet uppkomna dröjsmålet.

Önskemålet om samordning framstår emellertid icke lika starkt på skadeståndsrättens område som när det gäller frågan om de båda avtalens fullgörande och möjligheten att häva. En förklaring härtill är, att skillnaderna mellan en regel om presumtionsansvar och en regel om strikt ansvar med undantag för force majeure (som ofta nog får en vidsträckt tolkning) ej behöver vara särdeles stor.<sup>32</sup> En annan förklaring är, att dröjsmålsfallen på grund av sina heterogena skadesituationer ofta är

<sup>30</sup> Jfr Grönfors, Befraktarens hävningsrätt s. 23. Förhållanden i det enskilda fallet kan föranleda avvikelser i parallelliteten, t.ex. i fråga om tillämpningen av väsentlighetsrekvisitet. Se Ramberg, passim.

<sup>31</sup> P. Lyngsø, Afbestillingsret (Kbhvn 1971) s. 172.

<sup>32</sup> Denna uppfattning finns närmare motiverad i Grönfors, Successiva transporter s. 48-50.

snävt begränsade med hänsyn till den summamässiga storleken av utgående skadestånd (t.ex. fraktens belopp eller rent av total friskrivning, varom nedan Kap. XI), varför en parallellitet med avseende på förutsättningarna för ansvarets inträde ingalunda åstadkommer någon fullständig harmoni när det gäller det slutliga skadeståndets belopp. Ytterligare en förklaring är, att parterna i köpavtalet kontraherar om transportriskens fördelning på ett sätt, som normalt inte avser någon regress mot transportören som ett skydd för den drabbade parten.

Synpunkten, att överensstämmelse lämpligen bör råda mellan köprättsliga och transporträttsliga dröjsmålsregler, tycks därför inte väga särskilt tungt och behöver därför inte prioriteras såsom vägledande. De transporträttsliga dröjsmålsreglerna bör till sin allmänna uppbyggnad utgå från sin egen särart, vilken kommer att framgå av den följande undersökningen.

#### 8. *Sammanfattning*

Dröjsmålsreglernas allmänna uppläggnings i det nuvarande regelsystemet följer tydligen olika mönster.

Vanligen gäller om detta ansvar särskilda regler, som avviker från dem som gäller sakskadeansvar. Så kan vara fallet beträffande såväl förutsättningarna för ansvarets inträde som ansvarets omfattning. Särskilt betydelsefullt är, att vid järnvägs- och bilbefordran en speciell summamässig begränsning av ansvaret genomförs, anknyttande till frakten som måttstock.

Det andra mönstret för en utformning av dröjsmålsansvaret är att man utsträcker sakskaderegler, helt eller delvis, till att gälla även för dröjsmålsituationerna. Den äldsta svenska järnvägsrättsliga regleringen ger i själva verket ett exempel på denna metod. Regeln att efter viss (kort) tidsfrist konvertera dröjsmål till totalförlust innebar nämligen just detta, dock med den begränsningen, att dröjsmålsituationer under tiden från skadeögonblicket fram till tidpunkten för konverteringen lämnades helt oreglerade från ansvarssynpunkt. Den totalt genomförda parallellbehandlingen av sakskadefall och dröjsmålsfall är för närvarande rådande i lufrätten och gäller även inom sjörätten, så snart dröjsmålskadorna helt förs in under Haagreglerna (nedan Kap. IX).

De båda mönster, som sålunda kan urskiljas, alltså *separat reglering* och *enhetlig reglering*, sammanhålls sinsemellan av en gemensam faktor. Utgångspunkten är nämligen den i botten liggande tanken på en trans-



portfrist, vars överskridande konstituerar dröjsmål. Transportfristmodellen har alltså segrat över hela linjen.

Därmed slutar emellertid enhetligheten, ty transportfristen kan vara olika utformad i detalj. Väl utvecklade i detta avseende är järnvägsrättens regler med indelning i olika gods-kategorier och särskilda leveransfrister. Normalt bestäms transportfristen, för den händelse sådan frist inte har fixerats genom avtal, däremot på ett betydligt vagare och mera skönsbetonat sätt, nämligen med ledning av en skälighetsbedömning. Järnvägsrättens utförliga regler kan i och för sig betraktas som en rationalisering (med avseende på järnvägsförhållanden) av en sådan skälighetsbedömning, vilken alltså får anses vara grundläggande.

Den centrala uppgiften måste därför bli att — mot bakgrund av den nu lämnade redogörelsen om dröjsmålsreglernas allmänna uppläggning — undersöka dröjsmålsbegreppets uppbyggnad, vilken sålunda tar sin utgångspunkt i transportfristen. Dessförinnan måste emellertid i närmast följande kapitel dröjsmålssanktionerna preciseras, för att därmed skissen av dröjsmålsreglernas allmänna uppläggning skall kompletteras och fullföljas.

## Kapitel IV

### DRÖJSMÅLSSANKTIONERNA

#### 1. Inledning

När det gäller dröjsmålsansvar i transporträtten, är det i första hand sanktionstypen skadestånd som aktualiseras.<sup>1</sup> Den utgör ryggraden för ansvaret i fråga (5). Det är också denna, som huvudsakligen är i sikte, när dröjsmålsansvarets uppbyggnad undersöks i detta arbete.

Men därutöver finns onekligen flera andra sanktionsformer, vilka i större eller mindre utsträckning bidrar till att bygga upp dröjsmålsansvaret. Till att börja med kan ömsesidigheten i prestationerna utformas på ett sätt som tvingar fram en rättidig prestation av transportåtagandet (2). Det finns vidare skäl att ställa frågan, i vad mån tvång till naturaluppfyllelse kan vara ett användbart sanktionsmedel (3). En central privaträttslig sanktion mot både fel och dröjsmål vid prestationer

---

<sup>1</sup> Jfr t.ex. Jørgensen s. 10. I och för sig skulle ett brott mot plikten till rättidig uppfyllelse väl kunna sanktioneras med *straff* och ett ansvar i sådan mening utkrävas. Så skedde också i 1700-talets gästgivarordningar, se ovan Kap. II: 2. Det är visserligen högst ovanligt, att en på avtal grundad obligation förses med en straffpåföljd som garanti för dess fullgörande, men det förekommer. Se särskilt Rodhe, Förmögenhetsbrotten (11. uppl. Sthlm 1972) s. 20 ff. och Lärobok s. 231 f., samt Taxell s. 183. Sjömännens anställningsavtal har sedan gammalt varit sanktionerat av straff för sjömans underlåtenhet att inställa sig till tjänstgöring. Jfr t.ex. H. Tiberger, *The contract of service of masters and seamen* (Genova 1963) s. 18 ff. och i FJFT 1967 s. 190. Detta får betraktas närmast som en rest av ett äldre rättstillstånd, motsvarande vad som tidigare gällde enligt tjänstehjonsstadgan. Härom särskilt A. O. Winroth, *Tjänstehjonsförhållandet* (Upps. 1878), bl.a. s. 178; F. Schmidt, *Arbetsrätt 1* (Sthlm 1972) s. 12-14; samt Tiberger's nyss nämnda artiklar. Förslaget till ny sjömanslag, SOU 1971: 6, avspeglar en strävan att knyta sjömansrätten närmare till den allmänna arbetsmarknadens förhållanden än vad hittills skett, och den slutligen genomförda sjömanslagen 1973 har avskaffat bestraffningsrätten. Bestämmelser i brottsbalken om straff för trolöshet mot huvudman kan vidare ses som ett straffrättsligt sanktionerande av det privaträttsliga uppdragsavtalet, jfr Rodhe, *Förmögenhetsbrotten* s. 21. Företeelser som dessa är dock sällsynta. Privaträttsliga rättigheter är normalt sanktionerade enbart med privaträttsliga sanktioner.



är vid flertalet avtalstyper hävning, vars betydelse för just den rättidiga fullgörelsen av transportavtal måste särskilt uppmärksammas (4). Slutligen omnämnes avtalsvitet, därför att detta i egenskap av normerat skadestånd kan innebära särskilda fördelar just i dröjsmålssituationer (6).

## 2. Ömsesidigheten i prestationerna

Flertalet ömsesidigt förpliktande (synallagmatiska) avtal är konstruerade för en samtidig utväxling av prestationerna som det normala utgångsläget för betalningsmodaliteterna. Härvidlag liksom i så många andra avseenden har köpavtalets dispositiva regler varit tongivande. Grundmodellen är kontantköpet av lös egendom över disk: varan levereras mot samtidig prestation av köpeskillingen (Zug um Zug).

Denna utgångsmodell, den i angivna mening samtidiga utväxlingen av prestationerna, är oanvändbar i fråga om transportavtalet, därför att transportörens prestation nödvändigtvis kräver en utsträckning i tiden och icke, såsom betalningen, kan fullgöras på ett ögonblick. Kvar står då möjligheterna, att betalningen (frakten) erläggs antingen före eller efter transportprestationens fullgörande, dvs. vad som i köprätten brukar benämnas prenumerationsköp (förskottsbetalning) och kreditköp (efterskottsbetalning).

Förskottsbetalning är en vanligt förekommande form genom att sådan särskilt avtalas, t.ex. med hjälp av en klausul av typen "freight pre-paid and earned, ship and/or goods lost or not lost".<sup>2</sup> När intet särskilt överenskommits mellan parterna, gäller däremot som huvudregel vid alla transportavtal, att frakten anses intjänad och förfallen till betalning först efter det att transportprestationen har fullgjorts på ett riktigt sätt.<sup>3</sup> Denna normalkonstruktion av förevarande avtalstyp verkar i praktiken som ett slags sanktion för att framtvinga ett rättidigt fullgörande, nämligen därigenom att motprestationen — betalningen av frakten — tills vidare innehållits.<sup>4</sup> Denna inriktning av avtalet på själva arbetsresultatet, utgörande det som honoreras, har åtskilliga kontinentala teoretiker tagit till intäkt för transportavtalets systematiska klassificering som ett

<sup>2</sup> Vanliga klausuler är även "freight to be paid three days after vessel's departure" eller "four days before vessel's expected arrival".

<sup>3</sup> Se som exempel från en allmänt obligationsrättslig framställning uttalandet av Jørgensen s. 109 f. Denna regel kan i engelsk rätt ha ett samband med "the doctrine of substantial performance".

<sup>4</sup> Jfr H. Wikander, Om det materiella arbetsbetinget (Upps. 1916) s. 190.

arbetsbeting.<sup>5</sup> Överensstämmande härmed är sjölagens regel i 125 § om att frakt skall utgå endast för gods som finns i behåll vid framkomsten på bestämmelseorten; avviker från mönstret gör däremot reglerna om distansfrakt.

### 3. *Tvång till naturaluppfyllelse*

För flertalet kontraktstyper gäller, att borgenären kan kräva gäldenärens uppfyllelse in natura av åtagandet enligt avtalet. Vanligtvis ter sig detta alldeles självklart.<sup>6</sup> Vad transportavtalet beträffar gäller däremot som en allmänt antagen uppfattning, att transportkunden inte kan kräva naturaluppfyllelse av transportåtagandet.<sup>7</sup> Skälen för denna uppfattning behöver inte utvecklas närmare här.

Om ett transportkundens krav på transportörens uppfyllelse av transport prestationen sålunda inte kan användas som en sanktion i dröjsmålsfall, så måste man däremot uppmärksamma transportörens möjlighet att uppfylla avtalet så, att något dröjsmål över huvud aldrig uppkommer. Det är m.a.o. icke transportörens plikt utan hans *rätt* till naturaluppfyllelse, som får särskild betydelse från sanktionssynpunkt. Detta påstående måste i förstane verka ytterligt egendomligt och kräver därför närmare förklaring.

Moderna transporter, särskilt de som ingår i de stora transportsystemen, utvecklar sig i den riktningen, att tidsfaktorn alltmera skjuts i förgrunden. Denna utveckling leder, som närmare belyses i annat sammanhang (nedan Kap. XII), fram till den tidsgaranterade transporten. En starkt bidragande orsak till att transportörer i allt större omfattning kan på ett meningsfullt sätt garantera vissa korta tider för transporter- nas genomförande, är möjligheten att med anlitan- de av snabbare trans-

<sup>5</sup> Se därom närmare Grönfors, *Successiva transporter* s. 43 f.

<sup>6</sup> Inom det anglo-amerikanska rättsområdet är dock naturaprestation (specific performance) något sällsynt förekommande.

<sup>7</sup> Se närmare Grönfors, a.a. s. 41 med hänv. i not 18; samt därutöver Jørgensen s. 87, 91; Taxell s. 193; Krüger s. 517 (jfr s. 7 not 10, där formuleringen blivit alltför svag). Jfr t.ex. H. Strömberg, *Om rättsförhållandet mellan offentliga anstalter och deras nyttjare* (Lund 1949) s. 131 f., S. Bergström i *FJFT* 1973 s. 112 och C. J. Arnholm, *Privatrett* 3 (2. utg. Oslo 1974) s. 264. Motsatt mening synbarligen B. Gomard, *Obligationsret, Almene emner* 1 (Kbhvn 1971) s. 56 nederst.



portlägenheter än ursprungligen avsetts vinna igen förlorad tid och på så sätt förebygga, att dröjsmål med godsets framkomst till den slutliga bestämmelseorten över huvud uppkommer. Det främsta praktiska exemplet är, att akterseglat fartygsgods i stället flygs till bestämmelseorten "for surface rates". De stora transportorganisationerna kan, genom att ha tillgång till alla sorters transportmedel och därför kunna "spela på hela registret", behärska tidsfaktorn på ett helt annat sätt än sådana transportörer kan, som är verksamma blott inom en enda transportgren.

För rätten till nödvändiga transportomläggningar krävs därvid en lämplig deviationsklausul i avtalet — en klausul, som från denna synpunkt alltså verkar till transportkundens fördel.

Transportörens rätt att fullgöra transportavtalet in natura på ett sätt, som förebygger dröjsmål, blir tydligen ett betydelsefullt moment vid sidan av sanktionerna mot dröjsmål och skador därav, något som verkar som en särskild press i riktning mot att dröjsmål undgås.

#### 4. Hävning

En inom avtalsrätten central sanktionsform vid bl.a. dröjsmål är hävning. Sådan förutsätter, enligt vanligen använd terminologi och härskande föreställningar, att ett giltigt avtal föreligger, att den ena parten åberopar kontraktsbrott av motparten samt att den som avger hävningsförklaringen därmed anses bringa rätten och plikten till naturaprestation att upphöra.<sup>8</sup>

Om transportkunden, enligt vad nyss (under 3) framhållits, inte anses kunna kräva fullgörelse in natura av transportavtalet, finns det tydligen ingen plikt till naturaluppfyllelse som kan upphöra genom hävningen. Däremot finns en transportörens rätt till naturaluppfyllelse, och det blir denna som i och med hävningen försvinner. Hävningen får därvid vid transportavtal enbart den effekten, att transportören inte längre kan påtvinga transportkunden en naturaluppfyllelse av transportavtalet (transportkunden kan vägra att motta godset). Termen hävning får i förevarande sammanhang alltså förstås med denna begränsade innebörd.

Det förefaller sannolikt, att hävningsinstitutet genom sagda begränsning måste komma att förlora en väsentlig del av sin styrka i fråga om

<sup>8</sup> Jfr A. Christensen, Studier i köprätt (Sthlm 1970) s. 8.

sitt realitetsinnehåll och därmed också sin övertygelsekraft. Inte desto mindre är sanktionen sedan länge etablerad på transportavtalens område.

Där har normalt hävning ingen rimlig funktion, sedan godset väl har inlastats i vederbörande transportmedel.<sup>9</sup> Före inlastningen existerar alltid något praktiskt alternativ för transportkunden — en annan transportör eller rent av ett annat transportmedel. Så snart resan har anträtts, saknas motsvarande handlingsalternativ. Inträffar ett totalhaveri under pågående resa, för att ta ett exempel, finns intet gods att omlasta och ingen annan transportör att anförtro den återstående delen av transporten åt. Det finns bara en totalförlust med en skada till följd, och denna skada kan ersättas; om därvid transportavtalet anses hävt eller inte, det saknar varje betydelse (utom för det fall att tillämplig rättsordning uppställer hävning som en nödvändig förutsättning för att skadestånd skall utgå). Finns den praktiska möjligheten att avbryta eller omdestinera en pågående transport, exempelvis i mellanhamn, sker detta genom att transportkunden utövar sin förfoganderätt till godset enligt därom gällande särskilda regler, ej genom att han häver transportavtalet.

Koncentrerar man sig på dröjsmålssituationerna före godsets inlastning, har utformningen av hävningsrätten även inom detta begränsade fält, när det gäller sjötransportavtalet (sjölagen 126 och 146 §§), skett på ett sätt som ytterligare minskar hävningssanktionens slagkraft. Dels har det för kontraktsrätten i allmänhet gällande väsentlighetsrequisitet skärpts till att ”det med befordringen avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas” på grund av dröjsmålet. Dels har i subjektivt hänseende tillfogats ett insiktsrequisit, som saknar motsvarighet vid vanliga avtalstyper, genom tillfogandet av orden ”där bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse att det med befordringen” etc. enligt föregående citat. Dessa båda omständigheter bidrar till att göra hävningsregelns omfattning vid sjöfraktavtal snävare än enligt allmänna kontraktsrättsliga regler, låt vara att skillnaderna i praktiska lösningar inom

<sup>9</sup> Jfr Krüger s. 94 och 517. Undantag utgör kanske den situationen, att omständigheter vid genomförandet av en första resa i en serie omedelbart på varandra följande resor (konsekutiva resor) kan berättiga transportkunden att häva kontraktet med avseende på de återstående resorna. Denna situation kan karakteriseras som en transporträttslig motsvarighet till den köprättsliga rättsfiguren successiv leverans, där begreppet anteciperad mora har ett särskilt spelrum.



ramen för en domstols bedömningsmarginaler kan utjämnas ett stycke och därför inte behöver bli alltför stora.<sup>10</sup>

Motsvarande regler med snäv utformning av hävningsförutsättningarna har inte införts vid övriga typer av transportavtal. Vad lufttransporter beträffar gäller inga i lagstiftningen särskilt uttryckta regler om hävning, och allmänna kontraktsrättsliga regler om hävning bör därför tillämpas på detta område.<sup>11</sup>

Landtransporträttens utformning med särskilda leveransfrister (ovan Kap. III: 5), vilkas överskridande slutligen kan resultera i konvertering till totalförlust (nedan Kap. VI: 5), medför att hävningsrätten aldrig kommit att framstå som någon effektiv sanktion mot dröjsmål på dessa områden. Den allmänna kontraktsrättsliga hävningsregeln lär dock kunna åberopas av den transportkund, som hellre önskar detta. Detta alternativ kan vara praktiskt, om leveransfristen har överskridits utan att godset ännu kommit med någon transportlägenhet utan alltjämt kvarligger på avsändningsorten samt transportkunden under tiden förlorat sitt intresse för att transporten verkligen blir utförd (han kan kanske t.ex. sälja godset fördelaktigt på avsändningsorten). Något större utrymme för hävning som sanktion finns inte.<sup>12</sup>

I konsekvens härmed finns inom transporträtten föga utrymme för en motsvarighet till köplagens begrepp anteciperad mora. Detta har ju nämligen tillkommit för att möjliggöra en hävning av kontraktet vid en tidigare tidpunkt än som eljest vore möjligt. De båda situationer som åsyftas är dels den, att ena parten själv förklarar sig ej skola fullgöra avtalet, dels den att — med Alméns ofta anförda formulering — man ”med visshet eller till visshet gränsande sannolikhet kan förutse utbliven leverans”.<sup>13</sup> Sådan sannolikhet föreligger onekligen i det fall att

<sup>10</sup> Se närmare om den sjörättsliga hävningsregelns utformning särskilt B. Bengtsson, Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott (Sthlm 1967) s. 458 ff. och Ramberg, passim. Jfr C. G. Björkelund i TfR 1972 s. 538. Sammanhanget mellan avtalsbundenhetens utformning (det s.k. fautefraktinstitutet i äldre sjörätt) och hävningsförutsättningarnas snäva utformning har framhållits av Grönfors, Befraktarens hävningsrätt, särskilt s. 24–26. Jfr invändningen av S. Brækhus i AFS 3 s. 613 f.

<sup>11</sup> Bengtsson, a.a. s. 470 f.; Grönfors, sist a.a. s. 9 f., Allmän transporträtt s. 40 och i TfR 1959 s. 71 f.

<sup>12</sup> Reglerna i järnvägstrafikstadgan 45, 46 och 50 §§ betecknar Bengtsson, a.a. s. 471 not 77, som ett slags avbeställningsrätt. Som framhålls där i texten är dessa regler konstruerade annorledes än som en hävningsrätt.

<sup>13</sup> Jfr t.ex. G. Bomgren i SvJT 1942 s. 290, R. Eklund ib. s. 666, och J. Hellner, Köprätt (3. uppl. Sthlm 1967) s. 80, 113.

godset förstörts genom totalhaveri — men då föreligger också totalförlust och ej dröjsmål när det gäller tillämpliga transporträttsliga regler. Det i förhållande till köprätten snävare utrymmet för dröjsmålsreglerna lämnar också så mycket mindre spelrum för en rättsfigur som anteciperad mora.

Sammanfattningsvis kan sägas, att hävningsstraffet vid transportavtal uppvisar vissa svagheter jämfört med normalläget vid avtalstyper i allmänhet, såsom köpavtal.

### 5. Skadestånd

Detta läge, liksom frånvaron av en transportörens plikt till naturaluppfyllelse, ställer ökade krav på skadeståndet som sanktion i dröjsmålsfall vid transportavtal.<sup>14</sup>

Skadeståndet är också bättre än andra ifrågakommande sanktionsmedel ägnat att utgöra huvudsanktion. Dels kan hotet om att skadestånd möjligen utdömes allmänt verka som en press på transportörer att göra sitt bästa för att undvika ett överskridande av transportfristen (preventiv funktion). Dels kan skadeståndet tjäna som ersättning för sådana skador, som uppkommit därför att dröjsmål redan har inträtt (reparativ funktion). I sistnämnda hänseende bör påpekas, att det verkligen är fråga om just ersättning, eftersom tidsintressen i så liten utsträckning anses försäkringsbara (ovan Kap. I: 4) och det därför inte — såsom vid saksador på gods — i stor utsträckning handlar om en utjämning olika försäkringsgivare och olika försäkringsformer emellan.

Skadeståndet kan givetvis inte återställa ett redan inträffat dröjsmål, en överskriden transportfrist, och på så sätt göra situationen bra igen. Tvärtom krävs för skadeståndets utdömande alltid, att ett dröjsmål verkligen har uppkommit. Vad skadeståndet kan uppnå är att reparera sådana skador, som transportkunden har lidit på grund av dröjsmålet, och såtillvida ställa saken tillrätta.

Den verkliga svårigheten med skadeståndet som sanktionsform vid dröjsmål är därvid, att det spänner över så många olika typer av skadeformer, m.a.o. en mycket heterogen samling av typsituationer. Detta förhållande belyses i ett följande kapitel (VIII). I detta hänseende är det godscentrerade sakskadansvaret onekligen så mycket lättare att handskas med, tack vare godsets roll som sammanhållande faktor, än det transportfristcentrerade dröjsmålsansvaret. Den enda möjligheten till

<sup>14</sup> Jfr Krüger § 7.



begränsning av skadetyper och ersättningssummornas omfattning, som står att härleda ur skadeståndsrättsliga regler, är en avgränsning med hjälp av adekvansbetraktningar på två plan, nämligen vad gäller dels förutsättningarna för ersättningsskyldighetens inträde och dels själva skadevärderingen. De gränser, som därvid uppnås, är emellertid både synnerligen elastiska och ytterst svåra att förutsäga med hänsyn till därmed uppnådda konkreta resultat. Det är därför uppenbart, att det existerar ett starkt behov av att införa andra och utifrån kommande begränsningar av skadeståndsskyldigheten.

En metod erbjuder då införandet av en summamässig ansvarsbegränsning gällande även dröjsmålsfallen. Detta är den väsentliga innebörden av det tolkningsproblem rörande Haagreglernas omfattning, vilket behandlas i ett följande kapitel (IX).

En annan metod är införandet av ett avtalsvite i transportavtalet.

#### 6. *Avtalsvite*

Avtalsvite kan beskrivas som ett i förväg normerat skadestånd. För skadegöraren innebär det fördelen av en begränsning av en eljest till sin omfattning mycket oviss skadeståndsskyldighet.<sup>15</sup> För den skadelidande innebär vitet den fördelen, att han ej längre behöver bevisa omfattningen av den skada han lidit, vilket just i dröjsmålsituationer ofta nog kan ställa sig praktiskt svårt. Ej heller behöver han visa, att en viss typ av skada som han lidit verkligen är ersättningsbar. I stället blir han garanterad även ”mot förlust av sådant intresse, för vilket skadeståndets utdömande vore tvivelaktigt, även om full bevisning förebragtes”.<sup>16</sup>

För både transportör och transportkund innebär avtalsvitet alltså betydande fördelar i jämförelse med det vanliga skadeståndet. Härtill kommer betydande processekonomiska vinster. Sanktionsformen avtalsvite bör därför särskilt uppmärksammas, när fråga är om de mera avancerade former av tidsgaranterade transporter, vilka behandlas nedan i det avslutande kapitlet (XII).

<sup>15</sup> Jfr Taxell s. 448 ff., särskilt s. 452 nederst (avtalsvitet in dubio en slutlig reglering av ersättningsfrågan). Rodhe, Obligationsrätt § 52 samt § 47 vid not 25–28, anser det ovisst vad som i detta avseende gäller i Sverige. Vitet är så smidigt, att det låter sig bestämmas till belopp motsvarande hela den erlagda frakten eller del därav, och det får då ett utseende som motsvarar prisavdrag.

<sup>16</sup> M. Fehr, Om vitesbestämmelser i aftal enligt svensk rätt (Upps. 1913) s. 6. I denna mening har den nedan (Kap. VIII: 6) behandlade järnvägsrättsliga ersättningsregeln karaktär av vite.

## Kapitel V

### DRÖJSMÅLSBEGREPPETS UPPBYGGNAD

#### 1. *Inledning*

Härmed är de inledande undersökningarna avslutade och framställningen kan övergå till sin huvuduppgift att uppställa en juridisk modell, som är ändamålsenlig vid bedömningen av dröjsmålsproblem i transporträtten.

I allmänt språkbruk betyder termen "dröjsmål" detsamma som "försening". Termen är ett relationsbegrepp i den meningen, att en försening alltid förutsätter en jämförelse med någon på ett eller annat sätt fixerad tidpunkt.<sup>1</sup> Den första precisering, som kan ges åt termen dröjsmål, är därför att söka i svaret på frågan: försening i förhållande till vad? Frågar man, vilka referenspunkter som härvid står till buds, anmäler sig ett flertal olika alternativ.

En grupp referenspunkter låter sig sammanfattas som försening i förhållande till parternas föreställningar eller förväntningar. Inom denna ram kan det sökta tidsmättet preciseras i många olika riktningar. Vems förutsättningar eller förhoppningar är det fråga om? Båda parter gemensamma? När de inte är sinsemellan helt överensstämmande, är det då transportörens eller transportkundens som är avgörande? Räknar man bara med välgrundade föreställningar eller även med mindre välgrundade? Är det vederbörandes individuella föreställningar eller sådana föreställningar som är typiska hos parter i motsvarande situationer? Hur preciseringarna än företas, rör de sig hela tiden med så starkt subjektivt färgade omständigheter, att den rättstekniska hanterligheten uppenbarligen blir illa tillgodosedd.

Om möjligt bör man därför hellre söka objektiva och mera lättillämpade kriterier för bestämningen av jämförelsemättet. Därvid anmäler sig osökt normaltiden för den transport, varom fråga är. Försening i

---

<sup>1</sup> Jfr K. M. Beaumont i ICAO Doc. 7450 LC/136 (1953) s. 75: "Delay must be related to something, or otherwise how could it be said that delay had occurred?"



förhållande till normal transporttid skulle då vara den första preciseringen av dröjsmålsbegreppet. Det kan också förhålla sig så, att ett på förhand fixerat jämförelsemått går att hämta fram ur avtalsunderlaget, t.ex. genom att en transporttid redan har uttryckligen bestämts av parterna eller också framgår av tillämpliga lagregler eller rådande sedvänja.

Om man på detta mera objektiva plan vidare preciserar det sökta tidsmättet, rör man sig i själva verket med en typ av problem, som möter vid de flesta kontraktstyper.

Härvid — liksom så ofta eljest inom obligationsrätten — ter det sig då naturligt att söka sin utgångspunkt i det köprättsliga mönstret. De köprättsliga reglerna och avtalsvillkoren koncentrerar sig på beskaffenheten av parternas prestationer, fullgörelsen. Levererat gods skall ha de och de egenskaperna, det skall levereras vid den och den tidpunkten osv. Tidpunkten för leveransen blir på detta sätt typiskt sett direkt fixerad i avtalet — låt vara att den ibland kan vara mycket precis och ibland mera vag genom att medge viss marginal. Dröjsmål betyder språkligt i sådant fall försening i förhållande till den sålunda bestämda leveranstidpunkten (jfr köplagen 21 §: ”varder ej godset i rätt tid avlämnat”).<sup>2</sup> Därmed har också termen dröjsmål fått en särskild juridisk kvalifikation genom att betyda sådan försening som utgör kontraktsbrott, under det att försening blir den allmänna termen för tidsförskjutningar.

Hur fungerar detta schema överfört till transporträttens område? Jo, i själva verket ej sällan ganska dåligt. Transportavtalets lagregler och avtalsbestämmelser tar sikte inte i första hand på en beskrivning av prestationen och dess kvalitet i olika hänseenden utan på att fastställa parternas inbördes rättigheter och skyldigheter under det avtalsförhållande, som åsyftar att leda fram till prestationens fullgörande. Ett skäl till denna uppläggning av reglerna kan vara det, att transportprestationen typiskt sett är så mycket mera komplex än prestationen att leverera gillt gods enligt ett köpavtal: transportprestationen omfattar inte bara förflyttning av godset utan även vård, utlämnande på visst sätt, kanske särskilt ansvar för uppgifterna — däribland även dateringen — i transportdokumentet (såsom en särskild ansvarsförpliktelse) m.m.<sup>3</sup> Den komplexa galdenärsförpliktelsen bär också säkerligen skulden till

<sup>2</sup> Jfr Rodhe, *Obligationsrätt* § 3 vid not 11–15.

<sup>3</sup> Jfr ang. datering och dröjsmål Selvig i *Sjö- och transporträtt*, *Juridiska studier* utg. av Axel Ax:son Johnsons institut för sjö- och annan transporträtt Nr 1 (Sthlm 1973), s. 21–23.

att reglerna om konossement blir så mycket mera komplicerade än reglerna om vanliga skuldebrev med förpliktelse att utge viss penningsumma.

Tidpunkten för transportprestationens fullgörande blir med denna uppläggning typiskt inte föremål för parternas omedelbara intresse och därmed ej heller direkt fixerad i avtalet.<sup>4</sup> Den måste i stället fastställas indirekt med ledning av en helhetsbedömning av transportavtalet. Vanligen måste den relevanta tidpunkten framräknas genom att man fastställer en tidsfrist för prestationens fullgörande, och sedan räknas denna frist börja löpa från en första tidpunkt, t.ex. den när transportören först mottar godset för transport från avsändaren. Först härigenom kan man fixera den sista tidpunkt, efter vars överskridande transportören befinner sig i en dröjsmållssituation. Hela denna beräkningsprocess kan naturligtvis rymma åtskilliga vaga värderingar och förses med större eller mindre marginaler på ett sätt, som gör transportfristen tämligen elastisk och därmed gränsen mellan rättidig fullgörelse och dröjsmålganska flytande.

Härmed har man fått grepp om de utgångspunkter, från vilka en användbar dröjsmållsmodell lämpligen byggs upp. Det är en sådan modell, som nu skall utvecklas i sina enskildheter enligt det tillvägagångssätt, som tidigare (Kap. I: 8) angivits.

## 2. Transportfristens längd

Beräkningen av transportfristens längd måste ta sin utgångspunkt i innebörden av den plikt till rättidig uppfyllelse, som enligt lagregler och avtal åligger transportören. Denna plikt kan sägas bestå av flera delmoment:

### A. Plikten att anträda resan med godset vid viss tidpunkt

- (a) antingen bestämd i avtalet, och då vanligen i form av en i förväg offentliggjord turlista,
- (b) eller eljest utan oskäligt uppehåll.

<sup>4</sup> Ett köpavtal med leverans inom skäligen tid efter avtalets ingående har samma uppläggning. Såsom redan understrukits, är emellertid detta ingalunda den för köpavtal typiska situationen. I fall av culpa in contrahendo kan på liknande sätt en atypisk köpsituation uppkomma: godset var redan förstört, och säljaren borde ha känt till detta men han gjorde det inte och kunde därför ej upplysa därom. Meningarna är dock delade i frågan, om detta fall verkligen omfattas av köplagen 23 §.



- B. Plikten att utföra resan med tillbörlig snabbhet och undvika
- (a) onödig omväg (geografisk deviation) liksom
  - (b) onödig fördröjning (tidsmässig deviation).
- C. Plikten att så snart kan ske ordna utlämningen, när godset har anlänt till bestämmelseorten.<sup>5</sup>

Studiet av tidsfaktorns utformning i äldre rätt (Kap. II) har visat, att man sedan gammalt i fråga om sjörätten har anknutit tidsbestämmelser till vissa delmoment, t.ex. plikten att avsegla utan dröjsmål (avgångsmodellen). Denna rättsliga teknik är särskilt avpassad till helbefraktning av fartyg och avspeglas ännu i de skandinaviska sjölagarna. I landtransport- och lufttransportreglerna har man i stället hållit sig till helheten, nämligen fastställandet av en sammanhängande tidsfrist (transportfristmodellen). Båda uttryckssätten åsyftar givetvis detsamma, nämligen att hela transporten skall fullgöras inom viss tid.

Med utgångspunkt i plikten till rättidig uppfyllelse får tidsfristens längd beräknas på så sätt, att transport prestationen skall utföras antingen

- (a) inom en särskilt angiven tidrymd, eller
- (b) inom "skälig tid".

Dessa båda alternativ betecknas i transporträttsliga sammanhang ofta med uttrycken "avtalad tid" och "skälig tid". Så är fallet inom biltransporträtten och järnvägsrätten. Praktiskt sett står de också mot varandra som två alternativa tekniker, nämligen dels att en särskild transportfrist har fixerats i avtalet och dels att fristen kan fastställas endast efter en skälighetsbedömning. Vad som kan vara missledande i terminologin "avtalad tid" och "skälig tid" är, att den bygger på korsande indelningsgrunder. Skillnaden är inte att rättskällorna — lag eller avtal — är olika, lika litet som att den ena fristen är fixerad och den andra elastisk på grund av skälighetsbedömningen. Båda typerna av tidsfrister är i själva verket fixerade, men med ledning av olika kriterier. Den förra typen av transportfrist är *direkt i tidsmått fixerad*, detta må ha skett genom avtal eller på grund av författning eller möjligen sedvänja, den andra är *via en skälighetsbedömning i tidsmått fixerad*.

Det är den andra typen av tidsfrist, som tilldrar sig särskild uppmärksamhet när det gäller frågan, hur transportfristens längd skall

<sup>5</sup> Jfr M. Pappenheim, Handbuch des Seerechts 2 (Münch. & Lpz. 1918) s. 394, 402.

bestämmas. Här behöver modellen för ett användbart dröjsmålsbegrepp utvecklas närmare med avseende på metoderna att via skälighetsbedömningen fixera det sökta tidsmåttet.

En utgångspunkt för en sådan analys erbjuder den ofta förekommande omskrivningen, att med "skälig tid" avses den tid, som en aktsam, kunnig och ansvarskännande transportör normalt behöver i det aktuella fallet, dvs. ett allmänt objektiverande bonus pater familias-resonemang.

Vad sjörätten beträffar uttalas i sjölagen 98 § (jfr 61 §), att resan skall utföras med "tillbörlig skyndsamhet" och att deviation eller annan avvikelse får göras i princip endast där sådant "må anses skäligt". Bland klausulerna i transportavtalet ingår ibland en utfästelse, att transporten skall ske med "the utmost" eller "all possible despatch". Även om detta enligt allmänt språkbruk innebär en skärpning av sjölagens uttryck "tillbörlig skyndsamhet", är formuleringen så stereotyp och sliten, att den brukar anses åsyfta blott den snabbhet, som är sedvanlig inom vederbörande trade, och inte något extra.<sup>6</sup>

I förslaget till lag om internationella biltransporter liksom i förslaget till lag om vägtransporter har på motsvarande sätt, där ingen särskild tidrymd avtalats, transportfristen beskrivits som den tidrymd "som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medgivnas en omsorgsfull fraktförare".<sup>7</sup> Denna idé om den skäliga transportfristen ligger till grund för den europeiska biltransportkonventionen CMR.

Samma sorts skälighetsregel används inom lufträtten. Förarbetena till luftbefordringskonventionen upplyser om att, där intet särskilt avtal om transportfristen föreligger, transportören måste fullgöra sitt åtagande inom skälig tid ("dans un délai raisonnable").<sup>8</sup> I anslutning till ett resonemang i de svenska motiven angående när godset bort anlända, talas i överensstämmelse med det sagda om att hänsyn skall tas till "den tid, som skäligen bort åtgå för befordringen".<sup>9</sup>

Järnvägsrätten begagnar de förut (Kap. III: 5) anförda schablonreglerna om transportfrister (leveransfrister) och erbjuder därför större stadga vid bedömningen. I den nu gällande järnvägstrafikstadgan 1966

<sup>6</sup> Jfr Krüger s. 44, 58.

<sup>7</sup> SOU 1966: 36 i 27 §, SOU 1972: 24 i 29 §, lagrådsremissen av lag om inrikes vägtransporter 29 §.

<sup>8</sup> II Conférence 1929 s. 16, 164; SOU 1936: 54 s. 47; Wikander, Luftbefordringslagen s. 40.

<sup>9</sup> SOU 1936: 54 s. 43; Wikander, nyss a. a. s. 35.



sågs, att utlämning skall ske ”inom avtalad leveransfrist eller, om sådan ej avtalats, inom tid som med hänsyn till omständigheterna kan anses skälig” (38 § andra st.). De detaljerade reglerna om leveransfrist finns införda i normalvillkoren för järnvägstrafik Bil. 11. Om man så vill, kan man tydligen uppfatta även denna leveransfrist som ”en ved fragtkontrakten fastsatt frist”, dvs. en avtalad transportfrist.<sup>10</sup> Noga taget rör det sig här om en på annan grund än avtal — nämligen särskild författning — direkt i tidsmått fixerad transportfrist, som inte ger rum för någon skälighetsbedömning.

Som likaledes ett slags schablonregler, men utformade på ett mera individualiserat sätt, kan man betrakta tidtabeller i linjetrafik. Sådana kan vara av många slag, alltifrån mycket enkla och cirkamässiga seglationslistor med beräknade lastningstider för fartyg till detaljerade flygtidtabeller, där både avgångstid och ankomsttid uppges — men inte alltid iaktas! — på minuten.

I sistnämnda fall har man lufttransportörens egen noga specificerade uppfattning om normaltiden för själva resan, och denna bildar den självklara utgångspunkten för varje bedömning av frågan om försening föreligger. Samtidigt brukar framhållas, att de uppgivna tiderna ingalunda får uppfattas såsom garanterade; deras karaktär liksom innebörden av mer eller mindre långtgående friskrivningar från tiderna skall senare behandlas närmare (nedan under 8 och Kap. XI: 5).

Mindre precisa är i allmänhet turlistor för linjefartyg. De är därmed också mindre ägnade att ge en skarpt avgränsad bas för skälighetsbedömningen av tiden. Seglationslistor med blott ungefärliga lastningstider ger i själva verket mycket ringa ledning, exempelvis endast att man på sträckan normalt tycks räkna med att kunna genomföra två seglingar i månaden fram och åter. Den normala transporttiden får bedömas med ledning av erfarenhetsmässiga tider för fartyg i den storleks- och fartklass det gäller.<sup>11</sup> Med en så pass vag utgångspunkt blir skälighetsbedöm-

<sup>10</sup> Th. Jensen, Jernbanefragtkontrakten (Kbhvn 1957) s. 69.

<sup>11</sup> D. Danjon, *Traité de droit maritime* 3 (2. éd. Paris 1927) nr 907 definierar transportfristen direkt som den avtalade tiden eller, om intet särskilt överenskommits, ”le délai fixé par l’usage”. Exempelvis C. Smeesters & G. Winkelmolén, *Droit maritime et droit fluvial* 1 (2. éd. Bruxelles 1929) nr 319 (s. 450 överst) begagnar det mera vanliga uttryckssättet ”une limite raisonnable”. Man kan lätt bibringas intrycket, att det senare uttryckssättet medger en mera elastisk gränsdragning än det förra. Avsikten torde emellertid vara att använda uttrycken såsom likabetydande. Den skäliga transportfristen bedöms utifrån vad som är normalt under likartade förhållanden.

ningen också tämligen vag. I det senare (Kap. IX: 4) behandlade engelska Czarnikow-målet återopades, att i skiljedom beträffande tiden för en resa mellan Konstanzia och Basrah hade ansetts "that a reasonably accurate prediction of the length of the voyage was 20 days" och att förseningen i detta fall blev 9 dagar. De traditionella hänvisningarna till osäkerheten på grund av väder och vind, som tidigare ansågs göra det särskilt svårt att förutsäga en sjöresas längd jämförd med en landresas, avvisades bestämt. Ty under moderna förhållanden ansågs nu tidslängden av varje resa "in the absence of accepted perils, . . . reasonably predictable". Man kommer därmed fram till en "average time required to transport comparable shipments under similar conditions".<sup>12</sup>

Sedan längden av transportfristen sålunda bestämts med stöd av en *schablonmässig bedömning med sikte på normalfallen*, mer eller mindre precis och med mera eller mindre stöd i avtalet och andra omständigheter, blir det därutöver nödvändigt att ta hänsyn till eventuella *avvikelser i det konkreta fall man har till bedömning*.<sup>13</sup> Om transportören vid den tidpunkt då godset enligt schablonbedömningen borde ha utlämnats gjort allt vad som rimligen kan krävas av en aktsam transportör, finns det ingen anledning att över huvud tala om dröjsmål, utan transportfristen förlängs.<sup>14</sup>

Vilka avvikelser i det konkreta fallet får man då ta hänsyn till? Sämre yrkesskicklighet, organisation och allmän standard hos den individuella transportören än normal standard hör uppenbarligen inte till sådana

<sup>12</sup> G. Burns i *Transportation Journal* 1968 nr 4 s. 16.

<sup>13</sup> Jfr Gorton s. 116. Denna del av bedömningen kommer inte fram hos Krüger s. 520 ff. Jfr Prop. 1973: 138 s. 166 överst ("skälig tid" enligt konsumentköplagen). I UNCITRALS tredje sekretariatsrapport görs följande här intressanta uttalande: "The draft definition of delay combines the general standard of conduct by a 'diligent carrier' with a consideration of 'the circumstances of the case'. In effect, the test may be paraphrased as asking how a diligent carrier placed in the shoes of the contractual carrier would have conducted this particular voyage, under the given circumstances; if a normally diligent carrier would have made this delivery in less time, there was delay. The customs of the particular trade and ports concerned and the characteristics of the vessel involved will be the crucial factors in determining whether or not there was any delay." UNCITRAL Doc. A/CN. 9/WG. III/WP. 12 (vol. I), 30 November 1973, s. 16.

<sup>14</sup> Jfr SOU 1972: 24 s. 100 högerspalten nederst. Järnvägsrättens leveransfrist har tidigare karakteriserats som ett slags avtalad transportfrist och skiljer sig också från den genom en skälighetsbedömning kalkylerade transportfristen därigenom, att den varken kan utsträckas eller förkortas genom en kompletterande bedömning.



konkreta omständigheter, som får påverka transportfristens längd. Tvärtom är detta typiska omständigheter, som utgör transportörens risk: han borde ha varit bättre. De avvikelser man i det konkreta fallet får använda till korrigering av den schablonmässigt fastställda normaltiden är av annat slag.

En sådan individuell avvikelse från normaltiden kan vara motiverad av väderleksförhållandena under den särskilda resan (jfr ursäktsgrundens "perils of the sea" i Haagregelkatalogen). Var väderleksförhållandena svåra, framstår det — alltså med utgångspunkt från skälighetsbedömningen med en omsorgsfull och ansvarskännande transportör som norm — tydligen som skäligt med en motsvarande utökning av normaltiden.

En annan särskild omständighet, som vid bedömningen av det konkreta fallet måste tas med vid avvägningen, är godsets egen beskaffenhet. I allmänhet utgår man från att gods "måste kunna tåla en normal transport, men inte en transport som blir mycket mer långvarig och vanskelig än man kunde räkna med."<sup>15</sup> I vissa fall kan godset vara så lättfördärligt att det blott tål en ytterst snabb transport. Särskilda krav på snabbhet måste då ställas på en transportör, som åtar sig en sådan transport. Den särskilda snabbhet som då krävs för att undvika sakskada får betydelse även när det gäller att generellt bestämma den skäliga transportfristen.

Tankegången finns antydd redan i ett uttalande av Lord Shand vid House of Lords avgörande av målet *Glynn v. Margetson*, (1893) 7 Asp. M.L.C. 366, på s. 369: "It appears to me that, as it is clear that in this trade a number of perishable cargoes are constantly carried, that is a circumstance not to be lost sight of. In the Mediterranean undoubtedly in certain seasons of the year the main cargoes brought by these vessels are oranges, which are extremely liable to deterioration; and I agree with your Lordships in thinking that the reading which we have been asked to put upon this bill of lading is not only inconsistent with the object of the contract of carriage known to both parties, but would be entirely destructive of that object."

*Air Algérie v. Fuller Frères et Cotaufruits*, RFDA 1951 s. 433, RFDA 1956 s. 220 Cour de cass. Fallet rörde en transport av jordgubbar och körsbär från Frankrike till England. Efter det att bären plockats en söndag, skulle Air Algérie samma dag flyga dem till London, där de skulle försäljas påföljande

<sup>15</sup> Sjölagskommittén i Fortsatta förhandlingar om befraktningsavtalet i Helsingfors den 4–15 juli 1922 (Hfors 1923) s. 191 (uttalande av Colding). Jfr Geo. K. Schiørring, Den danske søforsikringspolice (Kbhvn 1924) s. 270 f.

dag. För att distributionen till detaljisterna skulle kunna ske snabbt, måste lasten anlända till London redan på söndagskvällen. Så skedde ej, utan besättningen föredrog att vid 18-tiden mellanlanda i Paris och övernatta där, med resultat att bären inte kom till London förrän vid åttatiden på måndagsmorgonen. Härigenom förlorade bären både i värde och kvalitet. Domstolen ansåg, att transportkunden hade rätt att kräva en snabbare transport av den lättfördärliga lasten, och ersättning för dröjsmålsskada utdömdes. (Föreskriven reklamation, luftbefordringskonventionen art. 26 st. 2, hade försumats, men domstolen ansåg ersättning ändå ej förlorad, eftersom transportören förfarit svikligt, art. 26 st. 4.)

*ND 1958 s. 39 NHR.* Ett fartyg hade befraktats för två på varandra följande resor med färsk sill. Fraktavtalet ansågs slutet på grundval av ett telegram, som angav fartyget lastklart måndagen den 4 februari, och inte efter ett av rederiets mäklare utfärdat Genconcerteparti med den 4 februari som förväntad lastklarhetsdag och den 11 februari som kancelleringsdag. Fartyget ankom till lastningshamnen den 6 februari, men innan fartygets befälhavare hade hunnit avlämna en lastklarhetsnotis kanceleerade befraktaren.

NHR ansåg, i likhet med Tromsø byrett och Hålogalands lagmannsrett, att kancelleringen var berättigad i enlighet med sjölagen 126 § 2 st. Vid transporter av färsk sill måste man kunna räkna med en bestämd inlastningsdag, ty tidsmomentet spelar en stor roll vid just dylika transporter. Rederiets ersättningskrav förkastades.

*ETL 1967 s. 205 Hof van Beroep Brussel.* När ett fartyg visar sig vara behäftat med en felaktighet, som medför avsevärd försening, är fartyget inte lastvärdigt för sådant gods, som sannolikt kan antas ta skada av en sådan fördröjning. För att bli fri från ansvar måste redaren därför i vanlig ordning visa, att han iakttagit all omsorg för att fartyget skulle vara sjövärdigt vid avgången.

*ETL 1968 s. 447 Arrondissementsrechtbank te Haarlem.* I princip måste transport av levande djur utföras med den största snabbhet. Jfr att transport av levande djur ofta undantas från tvingande regler om transportöransvar, exempelvis enligt Haagreglerna.

Se även *ND 1951 s. 699 Hålogaland*, ett avgörande som behandlats ovan Kap. I: 7. Jfr skadesituationen i målet *NJA 1966 s. 94 SHD* (flygtransport av jordgubbar och bigarråer från Kallinge till Skellefteå).

En situation, där den individuella resan inte bara får korrigera schablonbedömningen utan rent av läggs till grund för hela tidsbedömningen, är följande. I förhållande till en turlista för fartygs linjetrafik kan transportlöftet utformas med direkt bindning till viss bestämt angiven transportlägenhet. Här dröjer sig avgångsmodellen (ovan Kap. II: 4) kvar och



blir den fasta utgångspunkten för tidsberäkningen. Transportfristen har därigenom så att säga sammansmälts med den konkret angivna transportlägenheten. Givetvis kan en motsvarande tidsangivelse göras även vid andra transportmedel än sjöfart. Är transportlöftet däremot inte utformat med sådan bindning till individuellt angiven transportlägenhet, får rättsverkan härav antas bli, att någon av de närmast tillgängliga lägenheterna skall komma i fråga, men ej nödvändigtvis den första möjliga, för den händelse denna inte bekvämligen kan komma till användning. Något rimligt skäl till att godset fördröjs med en eller annan lägenhet måste transportören därvid kunna anföra.<sup>16</sup>

Först sedan en individuell bedömning kompletterat den schablonmässiga på här angivet sätt, har man kommit fram till den i det enskilda fallet genom kalkyl fixerade skäligen tiden för transporten, den tillämpliga transportfristen.

### 3. *Underlåtenhet att informera om en förutsedd försening*

Skälighetsbedömningen av transporttiden kan ifrågasättas bli påverkad av transportörens underlåtenhet att informera om en väntad försening. Anglo-amerikansk rätt upptar en särskild regel med denna effekt. Om transportören känner till en omständighet som sannolikt kan försena transporten, måste han informera avlastaren härom, såvida denne inte redan är medveten om förhållandet. Om transportören inte fullgör denna informationsplikt, blir han ansvarig för uppkommande dröjsmål enligt vanliga regler.<sup>17</sup> Motsättningsvis blir transportören "ursäktad", om han fullgjort sin informationsplikt, dvs. transportfristens längd utsträcks med anledning av den förutsebara förseningen.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Jfr R. P. Cleveringa, *Zeerecht* (Zwolle 1961) s. 655 ff. O. Platou, *Forelæsninger over norsk sjøret* 1 (2. utg. Oslo 1929) s. 232 nederst, begagnar formuleringen, att transportören skall sända godset med det första fartyg, däri plats finns (så att godset inlastas och medtas i den ordning det har mottagits av linjens representant). I avgörandet ETL 1967 s. 1041 Cour de cass. de France ansågs lufttransportör med postbefordringskontrakt inte vara skyldig att medta postpaket på första transportlägenhet, vilken till både volym och vikt redan var fullastad med annat gods.

<sup>17</sup> Gorton s. 116. Jfr O. Kahn-Freund, *The law of carriage by inland transport* (4. ed. Lond. 1965) s. 278.

<sup>18</sup> Därutöver kan transportörens information om väntat dröjsmål tillskrivas den verkan, att transportkunden åläggs en plikt att begränsa uppkommande skada. Denna sida av regeln förbigås emellertid här.

I och för sig kan denna regel beskrivas som en regel om upplysningsplikt (skyldighet att lämna notis) vid äventyr av inträdande skadeståndsansvar. Bedömningen av de konkreta omständigheterna och deras inverkan på transportfristens längd förutsätter m.a.o., att transportkunden är i ond tro om den väntade förseningen; eljest nöjer man sig med den schablonmässiga bedömningen av transportfristen som grundval för tidsbestämningen utan någon korrigerig genom en individuell bedömning.

En sådan mera distinkt utformad regel om informationsplikt saknar motsvarighet i svensk sjö rätt, där ramarna för bedömningen är på en gång vida och vaga. Inte desto mindre lär domarens rationalisering av denna bedömningsram mycket väl kunna ge till resultat resonemang av likartat slag. Men bedömningen är hela tiden friare. På ena sidan är det klart, att ett allvarligt oväder kan tillhöra sådant, som genom en individuell bedömning anses utsträcka transportfristen alldeles oberoende av om kunden informerats på förhand eller ändå vetat av att ett oväder sannolikt skulle inverka försenande på transporten. På andra sidan torde en fördröjning av transportmedlets avgång i redarens eget privatekonomiska intresse efter avtalets ingående alltid vara något, vartill hänsyn inte tas vid transportfristens beräkning, och detta alldeles oavsett om transportkunden informerats på förhand om förseningen eller icke. Samtidigt är det uppenbart, att tillgången på information på förhand om en sannolik försening sätter transportkunden i stånd att vidta rimliga skadeförebyggande åtgärder och alltså kan få betydelse vid fastställandet av den ersättningsgilla skadans omfattning.

Sammanfattningsvis kan betydelsen av information karakteriseras som blott en av många omständigheter, vilka kan uppmärksammas och få betydelse vid bedömningen av transportfristens längd och skadans omfattning.

#### 4. *Den dubbla aktsamhetsbedömningen*

I samband med beräkningen av transportfristens längd bör uppmärksammas den särskilda svårighet, som här rubricerats med uttrycket "den dubbla aktsamhetsbedömningen".

Så snart en bestämd transportfrist inte har avtalats mellan parterna och man ej heller har stöd av mycket klara schabloner i tidtabeller eller erfarenheter, vilar — som nyss visats — beräkningen av transportfris-



tens längd på en ganska fri skälighetsbedömning. Den "skäliga tid" som transportören har på sig i och för fullgörandet av sitt åtagande avser den tid, som en aktsam och ansvarsställande transportör behöver i det aktuella fallet. Ett fastställande av transportfristens längd förutsätter tydligen en aktsamhetsbedömning.

Transportörens ansvar vid överskridandet av transportfristen kan samtidigt vara konstruerat som en regel om culpaansvar med omkastad bevisbörda, ett presumtionsansvar. Så är fallet i lufträtten, där presumtionsansvaret för sakskador är utsträckt till att tillämpas även på dröjsmålsskador. Även sjölagens dröjsmålsansvar var tidigare, närmast efter mönster av köplagen 23 §, utformat som ett presumtionsansvar (ovan Kap. III: 2-4). Har transportfristen överskridits, skall enligt sjölagen 130 § i dess lydelse vid 1936 års sjölagsändringar ersättning utgå, om transportören inte visar att han iakttagit all erforderlig aktsamhet. Lyckas han med denna bevisning, så borde han regelmässigt inte ha varit oaktsam i den meningen, att transportfristen överskridits. Och omvänt: har den överskridits, blir det på motsvarande sätt svårt för honom att övertyga om att han verkligen har varit aktsam på det sätt som efterkrävs — eftersom en aktsam transportör inte skulle ha överskridit transportfristen utan ha använt enbart "skälig tid". När man kommer fram till bedömningen av vårdslöshetsrekvisitet enligt ansvarsregeln, är m.a.o. aktsamhetsbedömningen redan gjord.<sup>19</sup>

Motsvarande svårighet uppstår inte vid tillämpningen av regelns förebild i köplagen 23 §. Den anknyter till ett sammanhang, där man typiskt laborerar med en till bestämt datum fixerad leveranstidpunkt eller åtminstone i avtal någorlunda fast bestämd leveranstid. Överskridande av

<sup>19</sup> Överensstämmande SOU 1972:24 s. 101. Företeelsen har vidare uppmärksamats i lagrådsremissen av lag om inrikes vägtransporter, den speciella motiveringen till 27 § 2 st., där det sägs (s. 89 nederst): "När det gäller att avgöra huruvida fraktföraren använt längre tid än vad en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen får anses ha behövt, torde däremot bedömningen i praktiken bli densamma som om det varit fråga om att avgöra huruvida fördröjningen orsakats av fel eller försummelse på fraktförarens sida. Hänsyn skall därvid nämligen tas till omständigheterna i det särskilda fallet och vad som i denna situation kan krävas av en omsorgsfull fraktförare." Själv hävdade jag denna synpunkt i en stencilrad promemoria till sjörettsseminariet vid Nordisk institutt for sjørett i Oslo den 29 april 1970 med rubriken "Några frågor om redarens dröjsmålsansvar". Jfr Rodhe, Obligationsrätt § 20 vid not 29-30.

den sålunda uppdragna gränsen innebär dröjsmål. Detta medför ersättningsskyldighet, såvida det inte visas att dröjsmålet inte kan tillräknas säljaren som försummelse.

När den köprättsliga regeln har överflyttats till transporträtten genom stadgandet i sjölagen 130 §, har den flyttats till en miljö där man typiskt inte längre arbetar med en fixerad leveranstidpunkt utan måste bestämma tidpunkten indirekt och med metoder, som ger betydande utrymme åt marginaler och därmed vaghet. I förarbetena till 1936 års sjölagsändringar saknas stöd för att lagstiftarna uppmärksammat denna skillnad.

Resonemanget om den dubbla aktsamhetsbedömningen och därav följande tillämpningssvårigheter kan måhända bemötas med argumentet, att aktsamhetsbedömningarna i åtminstone åtskilliga fall kan angå helt olika förhållanden. Aktsamhetsbedömningen till grund för fixerandet av tidsgränsen kan sägas angå blott förhållanden som har avseende på själva "tidsaxeln", under det att den andra aktsamhetsbedömningen avser sådana förhållanden som nautiska bedömanden och godsets vård. Men även särhållna på så sätt glider bedömningarna lätt över i varandra. Till bedömningen längs tidsaxeln hör även nautiska bedömningar — en aktsam transportör skulle genom klok navigation inte ha behövt så lång tid, varför den "skäliga tiden" får mindre utsträckning. Samtidigt kan godsvårdssynpunkter blandas in i de omständigheter som blir avgörande för fixeringen av transportfristen — vid lättfördärvliga varor fordras ju en högre grad av snabbhet (ovan under 2). Dubbelheten gör lätt den andra aktsamhetsbedömningen mer eller mindre innehållslös. Situationen blir inte heller redigare därigenom, att i praktiken aktsamhetsnormerna och bevisbedömningen lätt kan sammanblandas.

Resonemanget förutsätter, att man följer den här uppbyggda modellen att bestämma den skäliga transportfristens längd genom att komplettera den schablonmässigt bedömda normaltiden med en individuell bedömning avseende omständigheterna i det konkreta fallet. Om inte de konkreta förhållandena tillmäts betydelse vid transportfristens beräkning, utan blott en typbedömning företas (normaltid), så måste — för att nå samma resultat — ett culperekvisit införas i ansvarsregeln, så att individuella förhållanden får utrymme där.<sup>20</sup> Eljest torde den konsekventa uppläggningsen vara, att blotta överskridandet av transportfristen leder

<sup>20</sup> Jfr R. Loewe i ETL 1972 s. 671.



till dröjsmålsansvar.<sup>21</sup> När ett dröjsmålsstadgande infogades i utkastet till konvention om kombinerade transporter, den s.k. TCM-konventionen, var förutsättningen för ansvar också, att "the actual duration of the whole combined transport operation, having regard to the circumstances of the case (alltså vid individuell bedömning med därav följande justering av normaltiden), exceeds the time it would be reasonable to allow for its diligent completion."<sup>22</sup>

När en bestämd transportfrist är avtalad, uppkommer däremot ett behov av att införa ett culpaparekvisit eller andra ursäktsgrunder i ansvarsregeln, för den händelse strikt ansvar inte önskas utan jämställdhet med t.ex. regeln om sakskador inom sjörätten. Ty den genom avtal till viss tidrymd fixerade fristen är fast och därmed lossryckt från alla individuella bedömningar av omständigheterna, såsom en plötslig och omfattande storm. För att undvika en sträng tidsgaranti i fall, där särskild transportfrist avtalats, infördes också samma ursäktsgrunder som vid sakskador i den regel, som upptogs i det följande novemberutkastet av förslaget till TCM-konvention.<sup>23</sup>

##### 5. Ansvarsperiod och transportfrist

Sedan transportfristens längd sålunda fastställts med avseende på det konkreta fallet under bedömning, blir det närmast följande problemet att fixera tidsfristens början i förhållande till det faktiska händelse-

<sup>21</sup> Detta förhållande föranleder R. Loewe, *Beförderungsrecht im internationalen Strassenverkehr* (Wien [1965], *GoF Verkehrs-Skriptenreihe Nr. 4*) s. 13, att beteckna skadeståndsregeln i CMR art. 19 och 23 som en regel om "Erfolgshaftung". En sådan beteckning får ej föranleda missförståndet, att någon aktsamhetsbedömning inte förekommer, eftersom denna får utrymme redan innanför ramen av skälighetsbedömningen av transportfristens längd (där särskild frist ej på förhand avtalats med fixt innehåll, se strax härneda i texten).

<sup>22</sup> *Article 10 (bis)*, Joint IMCO/ECE meeting to study the draft convention on the combined transport contract, Third session, TRANS/370, CTC III/2, 29 July 1971. Med obetydliga avvikelser från slutresultatet lades texten första gången fram av en sub-kommitté i dokumentet TRANS/Conf. Room Doc. 118, 30 June 1971. Jfr Birgitta Blom i AfS Bd 11 s. 738.

<sup>23</sup> Regeln finns upptagen i E/CONF, 59/17, 23 December 1971, Annex 1, s. 26. I rapporten, ib. s. 14, anförts rörande ändringen följande (sec. 81): "It was proposed to include a new paragraph relating to the possibility for the CTO to exonerate himself of liability for delay in cases where a time limit was stipulated. The meeting accepted this proposal and included it in the new paragraph 3 with the old paragraph 3 becoming the new paragraph 4."

förloppet. Annorlunda uttryckt gäller det att placera in transportfristens början i förhållande till rätt moment i händelseförloppet kring transporten. Eftersom man redan känner fristens längd, har man därmed också fått reda på var tidpunkten för transportfristens slut inträffar i händelseförloppet. Den kalkylerade transportfristen har därmed relaterats till den faktiska transporttiden.

Dessa operationer förutsätter givetvis kännedom om vad som markerar början och slutet av transportfristen. Frågeställningen liknar i hög grad den, vid vilken tidpunkt transportörens vårdplikt enligt transportavtalet börjar och slutar. Det kan vara skäl att här närmare undersöka förhållandet mellan ansvarsperiod och transportfrist.<sup>24</sup>

Den inom transporträtten allmänt antagna huvudregeln är, att transportörens vårdplikt och därmed vårdansvar börjar vid godsets *omhändertagande på avsändningsorten* i och för transport och består tills *avlämnande på mottagningsorten* sker efter fullgjord transport. Dessa båda tidpunkter markerar m.a.o. vårdansvarets utsträckning i tiden.<sup>25</sup> När något annat inte har särskilt stadgats, är det denna huvudregel man har att falla tillbaka på. Den kommer till uttryck i sjölagens ansvarsregel (lydelsen 1936) i 118 §: "Förkommer, minskas eller skadas godset, medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land . . ." Den ansågs vidare gälla i den tidigare okodifierade biltransporträtten.<sup>26</sup>

Huvudregeln har genom specialregler varierats i olika riktningar. Den tvingande regleringen av ansvaret för sjötransporter enligt Haag-reglerna har begränsats till tiden från lastning till lossning. Järnvägs-transportavtalet är principiellt ännu utformat som ett realavtal, vars ingående anses kräva att järnvägen mottagit godset till befordran jämte fraktsedel (järnvägstrafikstadgan 30 §). För att undanröja oklarheter i bevishänseende beskriver stadgan den avgörande tidpunkten som stämpling av fraktsedeln eller någon motsvarande påteckning på frakt-

<sup>24</sup> Jfr för det följande i detta ämne K. Grönfors i SvJT 1972 s. 275 ff.

<sup>25</sup> En översikt över hithörande regler erbjuder Grönfors, Allmän transporträtt s. 65-68. Utförligare analys i samma förf:s monografi Successiva transporter s. 32-33 och 37 samt, om lossningspunkten, Ansvaret för lossat gods s. 21 ff. När en huvudtransportör låter en undertransportör utföra hela transporten eller del därav, tillskrivs undertransportörens *omhändertagande* av godset ytterligare den betydelsen, att relationen mellan undertransportören och huvudtransportörens transportkund bedöms enligt kontraktsrättsliga regler. Se Grönfors, Successiva transporter s. 200 ff., och J. Hellner, Skadeståndsrätt (2. uppl. 1973) s. 40-41.

<sup>26</sup> Grönfors, Allmän transporträtt s. 65, och samma förf. i NFT 1963 s. 259.



sedelns original och dubblett, varigenom godset erkännes vara mottaget till befordran (33 §).<sup>27</sup> Lufttransportörens ansvarsperiod beskrivs genom uppställandet av två kumulativa kriterier, nämligen dels transportörens omhändertagande av godset, dels godsets passerande av flygfältsgränsen.<sup>28</sup> Lagtexten talar nämligen om att godset skall befinna sig i transportörens vård på flygplats, ombord på luftfartyg eller, ”vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig” (luftfartslagen 9:18).<sup>29</sup> Om lufttransportören omhändertagit godset för luftbefordran utanför flygplats, t.ex. på godsexpedition i stadscentrum, börjar själva lufttransportavtalet i princip först när godset därefter passerar flygfältsgränsen. I den mån godset inlämnas till transportören inom flygplatsområdet, blir det däremot själva omhändertagandet, som innebär ansvarsperiodens början. På liknande sätt som vid järnvägsgods blir då från bevissynpunkt tidpunkten för omhändertagandet klargjord genom transportörens ”utfärdande” av flygfraktsedeln, dvs. stämplingen och signeringen av densamma. Spegelbilden gäller för ansvarsperiodens slut, m.a.o. utlämnandet inom flygfältsområdet resp. godsets passerande av flygfältsgränsen.

Transporträtten innehåller åtskilliga specialregler om transportörens möjligheter att bringa ansvarsperioden till ett slut, även utan att godset effektivt utlämnas till rätt mottagare. I flera lägen tillerkänns nämligen transportören en rätt att upplägga godset till förvaring hos tredje man och därigenom bli befriad från transportöransvaret. Någon gång har transportören rätt att även själv ta omhand godset i egenskap av depositarie och därmed avsluta sitt ansvar i egenskap av transportör (järnvägstrafikstadgan 57 § tredje st.).

Dessa översiktligt antydda regler innehåller onekligen vissa preciseringar av vad som skall menas med godsets omhändertagande för transport resp. avlämnande efter fullgjord transport.

Omhändertagandet föreställs inte kunna ske genom transportörens allra första kontakt med godset, utan mönstret bakom reglerna tycks snarare innebära, att hela proceduren i samband med omhändertagandet

<sup>27</sup> Jfr K. Grönfors, Om trafikskadeansvar (Sthlm 1952) s. 202 nederst och 331 överst (avseende motsvarande regel i 1925 års järnvägstrafikstadga).

<sup>28</sup> H. Tiberg, Transportavtalet, i Exporträtt 2 (Sthlm 1968) s. 81, synes inte med någon styrka uppställa såsom krav, att godset ankommit till flygplatsen.

<sup>29</sup> Se närmare nedan under 6. Enligt IATA:s Conditions of carriage utsträcks konventionsregleringen till att omfatta även ”pick-up and delivery service”.

måste vara fullbordad, för att ansvarsperioden skall börja löpa. I denna mening skall transportören kunna sägas ha "accepterat" att omhänderta godset för transport. Bevismässigt kan påteckning på transportdokumentet (utställande av dokument) framstå som en praktisk gräns i tiden, men det är samtidigt klart att en sådan påteckning ingalunda krävs utan bara har bevisverkan — järnvägstransportavtalet utgör i detta avseende ett undantag genom sin karaktär av realavtal.

Förenligt med denna uppfattning är ett svenskt underrättsavgörande från senare tid.

*AfL Bd 4 s. 230* Sthlm RR. En datamaskin skulle sändas med flyg från Stockholm. En biltransportör tog på uppdrag av den av transportkunden anlitate speditiönsfirman maskinen från innerstaden till Arlanda flygplats. Där lossades maskinen med hjälp av en SAS tillhörig gaffeltruck, förd av en hos SAS anställd truckförare. Vid lossningen föll maskinen ned till marken och skadades.

RR fann, att datamaskinen inte i och med lossningen var omhändertagen för luftbefordran. Lufträttens ansvarsbegränsningsregler kunde därför inte komma till användning.

Samtidigt fann RR, att SAS vid tillfället som transportör (sc. trucktransportör) haft vårdens av godset och att ansvar för detta gods under lossningen hade åvilat SAS. Detta ansvar som transportör utanför luftbefordringslagens ansvarsperiod sades uttryckligen innebära, att SAS hade att visa sig fritt från vållande till skadan. Svenska allmänna transporträttsliga regler, innefattande bl.a. presumtionsansvar för transportören, synes därför ha utgjort ansvarsgrundval.<sup>30</sup>

Vad beträffar ansvarsperiodens slutpunkt gäller, att något effektivt utlämnande uppenbarligen inte krävs i den meningen, att rätt mottagare verkligen skall ha övertagit besittningen till godset. Det räcker, att transportören vidtagit samtliga åtgärder som är nödvändiga för att mottagaren verkligen skall få godset i sin besittning. Situationen förefaller att kunna beskrivas med Alméns bekanta definition av begreppet avlämnande enligt köplagen, nämligen den handling varigenom vederbörande fullgör vad honom enligt avtalet åligger för att motparten skall komma i verklig besittning av godset.<sup>31</sup> Den sålunda beskrivna ståndpunkten stämmer också väl överens med innebörden av de ledande

<sup>30</sup> Samma tolkning åsyftas troligen av K. Schalling, *Transportförsäkring* (2. uppl. Sthlm 1971) s. 36.

<sup>31</sup> T. Almén, *Om köp och byte* (3. uppl. Sthlm 1934) s. 101, (4. uppl. av R. Eklund, Sthlm 1960) s. 94. Situationen vid köprättsligt avlämnande är ju likartad med den vid transporträttsligt utlämnande såtillvida, att gods skall övergå från den ena parten i avtalet till den andra.



svenska rättsavgörandena om lossningspunktens placering enligt Haag-reglerna: godset måste bringas i en viss minsta trygghet, varvid bedömningen blir beroende av hur godset i det konkreta fallet eller åtminstone vederbörande typsituation kan väntas bli taget om hand av nästa länk i transportkedjan.<sup>32</sup>

Långtgående är den nyssnämnda regeln om att transportören kan sätta ett slut för ansvarsperioden genom att upplägga godset inte bara hos tredje man utan till och med hos sig själv, vilket järnvägstrafikstadgan uttryckligen medger. På sin egen önskan och genom en ensidig åtgärd under tiden för transportavtalets fullgörande växlar transportören därmed kostymering till godsförvarare i allmänhet och avbryter sålunda transportavtalet. Att en och samma kontraktspart kan välja att uppträda i olika roller — transportören blir speditör och tvärtom — är i och för sig normalt inom transporträtten. Det märkliga är här, att det gjorda kontraktsåtagandet kan bringas att upphöra genom transportörens egna åtgöranden och därmed övergå till ett annat kontrakt. Denna förmåga till "transsubstantiation" har drivits särskilt långt i följande avgörande.

*NJA 1967 s. 597 SHD.* Till en början måste understrykas, att fallet gällde inte transportöransvaret utan avsändarens förpackningsansvar, vilket inte har karaktär av vårdansvar utan är vad Rodhe kallar en ansvarsförpliktelse. En sådan borde i och för sig ingalunda begränsas till ansvarsperioden, vilken hänger så nära samman med godsvården, utan i princip existera ända fram till preskriptionsgränsen (låt vara att ansvaret normalt aldrig aktualiseras så sent utan betydligt tidigare, fram till dess att förpackningen har brutits).

Eldfarligt gods (celluloidavfall) hade skickats med järnväg från Sverige till Chiasso i Schweiz på gränsen till Italien för vidare befordran. Efter lossning från järnvägsvagn och uppläggning i järnvägens magasin antändes godset, med påföljd bl.a., att skador uppkom på magasinet. Godset hade aldrig förpackats på föreskrivet sätt (dubbla säckar med flammmärkning utanpå). Eftersom godset enligt avtal mellan järnvägen och lastmottagaren mottagits till förvaring av järnvägen, ansågs det i den europeiska järnvägskonventionen CIM art. 12 § 4 stadgade avsändaransvaret för skador uppkomna till följd av bristfällig förpackning inte längre gälla.

Avgörandet aktualiserar en rad problem. Beträffande ansvarsperiodens slut är det klart, att gods som framkommer till bestämelseorten, omfattas av transportörens vårdansvar i hans egenskap av transportör fram till dess, vid last i full järnvägsvagn, denna ställs till mottagarens förfogande för lossning. Mottagaren var emellertid förhindrad att själv lossa vagnen på grund av det

<sup>32</sup> Grönfors, *Ansvar för lossat gods* s. 21 nederst.

på platsen gällande lossningsmonopolet till förmån för de schweiziska statsbanorna SBB. Normalt är lossningen ett led i transportens fullgörande, varför ansvarsperioden omfattar även lossningen, där denna enligt avtalet skall fullgöras av transportören.<sup>33</sup> Uppdraget till järnvägen att lossa och förvara godset — ofrånkomligt på grund av monopolet — ansågs förkorta ansvarsperioden därigenom, att lossningen i stället betraktades som början av upplagsavtalet. Denna juridiska omkvalificering av lossningsskedet förefaller diskutabel från synpunkten, att intet i den faktiska yttre situationen angav att järnvägen plötsligt uppträdde inte som transportör utan som förvarare. I lagrådsremissen till vägtransportlagen (s. 72) har departementschefen karakteriserat domen såsom välgrundad.

Härmed har ansvarsperiodens omfattning beskrivits i stora drag. Ansvarsperiodens uppgift är tydligen att avgränsa den tid, under vilken transportören har vårdplikt och vårdansvar. Typiskt sett är det under samma tid som transportören med godset i sin vård kan påverka tiden för fullgörandet av transporten. Det ligger därför nära till hands att fråga, om ansvarsperioden är densamma som, eller åtminstone till omfattningen överensstämmande med, transportfristen.

Men det krävs inte mycket av eftertanke för att inse, att så inte gärna kan vara fallet. Ansvarsperioden utgör så att säga en geografisk avgränsning, transportfristen däremot en tidsmässig. Även om godset starkt försenats i den meningen, att transportfristen överskridits väsentligt, har transportören alltså vårdplikt om godset — ansvarsperioden förlängs alltså på grund av förseningen.

Nästa fråga blir då, om själva gränsdragningen i fråga om periodens början och slut är densamma, låt vara att "klockan tickar" när det gäller transportfristen och denna alltså kan utlöpa tidigare än ansvarsperioden. Även denna fråga kan utan vidare besvaras nekande. Antag att ett flygbolag har mottagit gods för vidare befordran på sin godsexpedition i stadscentrum. Om transportfristens början bindes vid ansvarsfristen, skulle transporttiden i och för sig aldrig kunna börja räknas förrän godset dessutom passerat flygfältsgränsen. Det skulle alltså kunna bli kvarliggande i lufttransportörens vård i stadscentrum under obegränsad tid. Rättspolitiskt synes en sådan lösning orimlig, men man skulle vara förhindrad att låta en sådan synpunkt inverka på ståndpunktstagandet på grund av bundenheten vid ansvarsperioden. En dylik anordning kan inte gärna godtas. Man måste fritt kunna utforma gränsen för transportfristen efter grunder som är av vikt just från tidssynpunkt. Det måste

<sup>33</sup> Jfr Grönfors, *Successiva transporter* s. 40-43.



därför vara tillåtet att undersöka och värdera lösningen, att transportfristen börjar löpa oavsett att ansvarsperioden ännu inte har gjort det.<sup>34</sup>

Vilket är då egentligen förhållandet mellan ansvarsperiod och transportfrist?

Ur den internationella handelns likaväl som ur bank- och försäkrings-synvinkel innebär tidpunkten för transportens igångsättande något mycket viktigt. Från att bara vara stillaliggande övergår godset i stället till att "börja röra på sig". Faremässigt har det därmed passerat in i ett annat skede av händelseförloppet. Samtidigt börjar man kunna mäta den effektiva transporttiden från avsändningsort till mottagningsort, så att säga själva nettotransporten.

Bankernas i de internationella rembursreglerna avspeglade krav på ombordkonossement motiveras just av sådana synpunkter. Först i och med att ombordkonossement utfärdats, får banken för köparens räkning en "garanti" — menar man — för att transporten verkligen har påbörjats, så att godsets ankomst till bestämmelseorten kan beräknas på ett någorlunda rimligt sätt. Tidpunkten för utställande av ett ombordkonossement markerar den faktiska igångsättningen av en transport och går därför i själva verket ett stycke längre än vad egentligen skulle behöva krävas för ändamålet. Om transportören i och för sig är en "reliable operator", skulle det nämligen vara nog att veta, att han *omhändertagit godset för transport*, ej bara för exempelvis upplagring i avvaktan på senare transport. Har godset mottagits för transport, innebär detta nämligen, att transportören har plikt att anträda resan inom avtalad tid (exempelvis framgående av en turlista) eller eljest utan oskäligt uppehåll, såsom redan tidigare har berörts (ovan under 2). Annorlunda uttryckt sammanfaller transporttidens början med transportfristens början.

Det på så sätt kvalificerade omhändertagandet måste rimligen utgöra den tidpunkt vi söker, dvs. den som innebär transportfristens början. Ofta nog sammanfaller den med ansvarsperiodens början, markerad av själva omhändertagandet och därmed innebärande vårdpliktens början, men den behöver ingalunda göra det (jfr exemplet med flygbolagets mottagande av gods på godsexpedition i stadscentrum).

<sup>34</sup> Att den överskjutande delen av transportfristen skulle vara separat grundad på en allmän civilrättslig skyldighet till att prestera rätttidigt och icke på transportavtalet förefaller vara en onödigt komplicerad konstruktion.

På motsvarande sätt kan givetvis ansvarsperiodens slut uppnås, när en transport har genomförts så snabbt, att godset ställts till mottagarens förfogande innan transportfristen ännu löpt ut. Ty transportfristens slut räknas ut — om ej annat bestämts mellan parterna — med stöd av den skäligen transporttiden mätt från tidpunkten från transportfristens början, men ansvarsperiodens slut inträder i normala fall i och med att godset utlämnas till mottagaren och den faktiska transporttidens slut därmed uppnåts.

Sedan härmed det principiella förhållandet mellan ansvarsperiod och transportfrist fastslagits, övergår framställningen till att mera i detalj undersöka tidpunkten för transportfristens början (6) och dess slut (7).

#### 6. *Tidpunkten för transportfristens början*

Vad då först beträffar tidpunkten för transportfristens början måste man skilja mellan fall, där viss tidpunkt avtalats, och fall, där intet avtal om tiden föreligger.

Ett *avtal om tidpunkt* kan utformas på flera olika sätt. Om tidpunkten för godsets ankomst till bestämmelseorten, eller rättare godsets hållande till handa där för mottagarens räkning resp. utlämning till mottagaren, direkt fixeras, uppkommer över huvud intet problem om transportfristens beräkning. Avtalet ger så att säga själv slutresultatet, vilket onödiggör några mer eller mindre invecklade kalkyler för att komma fram till den relevanta tidpunkten. En dylik tidsangivelse torde dock vara sällsynt i praktiken. Betydligt vanligare är att ankomsttiden anges blott indirekt, dvs. såsom viss tid efter godsets omhändertagande på avgångsorten för transport. Transportören garanterar ankomsten till exempelvis åtta dagar efter inlämnandet på avgångsorten. Inte heller en sådan tidsangivelse innebär några särskilda problem.

Allra vanligast torde vara, att godset utlovas med viss transportlägenhet, exempelvis närmaste ordinarie tur eller någon direkt specificerad tur (flight SK 474, avsegling Göteborg 10/3, omkr. 10/3 e.d.). Då blir tidsangivelsen bunden vid en konkret transportlägenhet och därmed så mycket mera beroende av omständigheterna kring just denna (jfr vad som nyss sagts ovan under 2 mot slutet). Ty blir lägenheten inställd, vare sig detta beror på tekniskt fel, dålig väderlek eller något annat, utgör den inte längre tidsmättet på transportprestationen. Situationen måste i stället övergå till att behandlas som ett fall utan särskilt avtalad tid, ty någon tidsfrist måste finnas. Därvid får antas gälla, att *närmaste*



skäligen transportlägenhet normalt blir den naturliga utgångspunkten för en bedömning av transportfristens längd.

Mera betydande svårigheter kan uppkomma vid bestämmningar av transportfristens början i sådana fall, där *ingenting har bestämts mellan parterna rörande tiden och dess beräkning*. Man måste då falla tillbaka på dispositiva regler om transportfrist.

Järnvägsfördraget erbjuder därvid det klaraste rättsläget. Transportfristerna — vad fördraget självt benämner leveransfristerna och som redan (Kap. III: 5) konstaterats vara spatiöst tilltagna tidsperioder jämfört med vad som skulle bedömas vara en skälig transportfrist — börjar att löpa i och med att godset har omhändertagits av järnvägen på avgångsorten, och tidpunkten för omhändertagandet markeras genom avgångsstationens stämpel på fraktsedeln. Godset får inte bli liggande på avgångsstationen, ty fristen börjar att löpa med en gång, och omhändertagandet fungerar därmed alltid som ett omhändertagande för transport.

CMR art. 19 talar om ”den tid som åtgått för befordringen”. Uttrycket kan tyda på att endast den faktiska transporttiden (fortskaffningstiden) räknas, ej terminaltiden. Men en sådan tolkning torde i själva verket inte vara motiverad. Konventionen tar begreppet befordran i dess vidsträcktaste bemärkelse, inkluderande även sådant som lastning och tiden för avlämnande av last.<sup>35</sup> Härmed stämmer bäst konventionens i samma artikel meddelade bestämmelse, att vid dellast särskilt skall beaktas den tid som krävs för att i sedvanlig ordning samla full last, dvs. normal terminaltid under väntan på kompletterande last.

De lufträttsliga reglerna har fått sin särart genom uppställandet av två kumulativa kriterier för ansvarsperiodens början, nämligen dels omhändertagandet och dels godsets passerande av flygfältsgränsen (ovan under 5). Frågan hur långt denna tidsgräns har betydelse även i dröjsmålssammanhang såsom angivande början av transportfristen belyses genom Warszawakonventionens tillkomsthistoria. Det förslag, som förelades Warszawakonferensen 1929, upptog i kapitlet om transportörens ansvarighet (art. 20) en definition av ansvarsperioden: ”La période du transport . . . s'étend du moment où les voyageurs, marchandises ou bagages entrent dans l'aérodrome de départ jusqu'au moment où ils sortent de l'aérodrome de destination”.<sup>36</sup> Av nästföljande artikel i för-

<sup>35</sup> Jfr P. Borgognon, *Les transports internationaux par voie de terre* (Paris & Bâle 1951) s. 143.

<sup>36</sup> II Conférence s. 171.

slaget (art. 21) framgick, att denna ansvarsperiod skulle avse skador på passagerare, gods och bagage av såväl sakska- som dröjsmålskaraktär.<sup>37</sup>

Under förarbetet till konventionen hävdade Ripert, att förslagets art. 20 borde uteslutas eller i varje fall omarbetas, så att skilda ansvarsperioder angavs för gods och passagerare.<sup>38</sup> Detta motiverades med att passageraren vid embarkering och debarkering äger en frihet och ett oberoende, som godset inte har, och att det med anledning härav är lättare att klart avgränsa transportperioden vid godsbefordran. Genom att för passagerartransporter använda det allmänt hållna "pendant le transport aérien" skulle man kunna överlåta åt domstolarna att närmare bestämma omfattningen av ansvarsperioden.<sup>39</sup> Riperts förslag att omarbete art. 20 föranledde konferensen att hänskjuta den slutliga utformningen härav till redaktionskommittén.<sup>40</sup> Detta resulterade i att man av art. 20 och 21 tillskapade tre artiklar, nämligen art. 17-19, vilka antogs av konferensen.<sup>41</sup> Dessa artiklar, som i luftfartslagens 9 kap. erhållit motsvarande numrering, har därefter förblivit oförändrade. Vad beträffar sakskada är ansvarsperioden därmed preciserad, medan motsvarigheten i dröjsmålsstadgandet endast består av två ord: "vid luftbefordran". Det är innebörden av detta uttryck som är så omstridd; doktrinen visar här prov på mycket skiftande uppfattningar.

Diskussionen om transportfristen i den lufträttsliga litteraturen uppvisar en påtagligt förvirrad bild. En åsikt, som framförts av bl.a. Riese och Koffka,<sup>42</sup> innebär att begreppet "vid luftbefordran" inbegriper transporten i sin helhet. Detta följer, menar de, av att med dröjsmål förstås alla de fall, då passagerare eller gods inte anländer i tid till destinationsorten. Orsaken till förseningen anses här irrelevant. Ofta ligger felet däri, att godset inte har kommit med utlovad tur. Transpor-

<sup>37</sup> A.a. s. 171 f.

<sup>38</sup> A.a. s. 49 f.

<sup>39</sup> A.a. s. 50.

<sup>40</sup> A.a. s. 57.

<sup>41</sup> A.a. s. 135 f.

<sup>42</sup> O. Riese, *Luftrecht* (Stuttg. 1949) s. 449; O. Riese & J. T. Lacour, *Précis de droit aérien international et suisse* (Paris & Lausanne 1951) nr 326; O. Koffka, H. G. Bodenstein & E. Koffka, *Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen* (Berl. 1937) s. 320.



tören har också skyldighet att varsko mottagaren om dröjsmål av betydelse uppkommer.<sup>43</sup> Drion hävdar, att art. 19 överhuvudtaget ej avser någon ansvarsperiod.<sup>44</sup> Han baserar sin mening på det faktum, att det i artikeln heter "retard *dans* (och ej "pendant") le transport aérien". I den engelska texten finner vi översättningen "delay *in* (ej "during") the carriage by air". Drion menar således, att, om en ansvarsperiod varit åsyftad, detta skulle ha markerats med "pendant" i stället för "dans". Eftersom så ej har skett, anser han det vara helt ointressant, vid vilken tidpunkt orsaken till dröjsmålet inträffat. En förutsättning uppställs dock: dröjsmålet måste ha förorsakats av något, som inträffat innan passagerarna debarkerat respektive innan godset lossats. En försening, som därefter inträffar, kan enligt Drion ej betraktas som "dröjsmål vid luftbefordran" och faller därmed utanför art. 19. En brist i Drions sätt att tolka dröjsmålsstadgandet ligger i att det endast på destinationsorten men ej på avgångsorten anges någon klar gräns för stadgandets omfattning. Ett undantag utgör dock det fallet, att flygplanet överhuvudtaget ej startat, då art. 19 enligt Drion ej är tillämplig.<sup>45</sup>

En mycket snäv tolkning av "dans le transport aérien" finner vi hos Goedhuis och van Houtte,<sup>46</sup> vilka båda gör gällande, att ansvarsperioden i art. 19 (dvs. den tid då dröjsmål i artikelns mening kan uppstå) endast omfattar den tid, under vilken flygplanet befinner sig i luften. Det är emellertid enligt denna uppfattning nödvändigt att utsträcka tiden i vissa fall, vilket verifieras av undantagen i art. 17 och 18. Denna restriktiva tolkning av dröjsmålsstadgandet har blivit föremål för skarp kritik. En begränsning av ansvarsperioden till flygtiden medför, att den som lidit skada av en försening har ytterligt svårt att få ersättning jämlikt art. 19, eftersom lufttransportören i sådana lägen har stor möjlighet att lyckas med sin exculpation enligt art. 20. Dessutom uppkommer försening i mycket stor omfattning redan innan flygplanet lyft från startbanan,

<sup>43</sup> H. Tapner, *Air cargo* (London 1967) s. 100 f. Jfr ovan 3.

<sup>44</sup> H. Drion, *Limitation of liabilities in international air law* (The Hague 1954) nr 75 (s. 85).

<sup>45</sup> Drion, a.a. nr 65 (s. 72).

<sup>46</sup> D. Goedhuis, *La Convention de Varsovie* (La Haye 1933) s. 166, 170 f., och *National airlegislations and the Warsaw Convention* (The Hague 1937) s. 207 f., 211 f.; J. van Houtte, *Responsabilité civile dans les transports aériens* (Louvain & Paris 1940) s. 85.

vilket betyder, att art. 19 med denna snäva tolkning sällan skulle kunna tillämpas.<sup>47</sup>

Vid en tillbakablick på omredigeringen av CITEJA-förslagets art. 20 och 21 ställer man sig osökt frågan, varför ansvarsperioden, i förslaget klart angiven för såväl saksador som dröjsmålsksador, inte kom att närmare preciseras i konventionens dröjsmålsbestämmelse. En möjlig förklaring är, att man här i analogi med Riperts ovan nämnda uttalanden om "pendant le transport aérien" velat överlämna åt domaren att in casu bestämma periodens omfattning. En annan tänkbar och mera tilltalande motivering är, att "dans le transport aérien" skall avse samma tidrymd som den, som anges för saksador. Denna tolkning av art. 19 är den i doktrinen vanligaste.<sup>48</sup>

En avgjord fördel med denna tolkning är, att rättstillämpningen förnklas. Konventionen spelar därmed inte med alltför många ansvarsperioder och den rättspraxis, som behandlar en och samma transportperiod, blir följaktligen mera rikhaltig. Dessutom visar sig fördelen med att ha samma ansvarsperiod i de fall, där det blir fråga om att klassificera en skada som dröjsmåls- eller sakskada. Det är också fördelaktigt, att presumptionsregeln i art. 18 st. 3 (18 § 2 st.) blir tillämplig även vid dröjsmålsksador, som inträffar vid godsbefordran.

Förhållandet mellan ansvarsperiod och transportfrist har förut (ovan under 5) bestämts så, att avgörande för transportfristens början är godsets *omhändertagande för transport*. De rättspolitiska skäl, som leder fram till denna lösning, motiverar också, att gods som transportören mottagit för transport inte får bli liggande, vare sig på godsexpedition

<sup>47</sup> Jfr R. Coquoz, *Le droit privé international aérien* (Paris 1938) s. 131; M. de Juglart, *Traité élémentaire de droit aérien* (Paris 1952) nr 287; M. Pourcelet, *Transport aérien international et responsabilité* (Montreal 1964) s. 127; Sundberg s. 401.

<sup>48</sup> Coquoz, a.a. s. 130 f.; W. Guldemann, *Internationales Lufttransportrecht* (Zürich 1965) s. 110; M. Lemoine, *Traité de droit aérien* (Paris 1947) nr 843; M. Litvine, *Précis élémentaire de droit aérien* (Bruxelles 1953) nr 248; N. Mateesco Matte, *Traité de droit aérien-aéronautique* (2. éd. Paris 1964) s. 408; A. D. McNair, *The law of the air* (3. ed. Lond. 1964) s. 183; R. Schleicher & Fr. Reymann & H. J. Abraham, *Das Recht der Luftfahrt 1* (Köln & Berl. 1960) s. 348 f.; A. Schweickhardt, *Schweizerisches Lufttransportrecht* (Zürich 1954) s. 75; C. N. Shawcross & K. M. Beaumont, *Air law 1* (3. ed. Lond. 1966) s. 431; Hjalsted i UfR 1957 B s. 7-8; Sundberg s. 401 ff. Förmodligen bör hit räknas även de Juglart, a.a. nr 287, Lureau, a.a. nr 233 och Pourcelet, a.a. s. 127 f. Numera företräds denna mening även av Goedhuis, jfr Sundberg s. 401 med not 7 och Lødrup, *Luftrett 2* (stencil till kommande bok) s. 162 not 128.



i stadscentrum eller på flygplats, utan måste avgå med första skäligen transportlägenhet. I linje med denna uppfattning måste en dröjsmåls-skada under art. 19 vara ersättningsbar, oavsett om godset lastats ombord på ett flygplan eller alltjämt ligger upplagt i väntan på transportlägenhet, och likaså oavsett om flygplanet startat eller inte. Härifrån avvikande tolkningar i rättslitteraturen måste avvisas såsom helt oförenliga med transportfristens grundläggande karaktär och bottnande i en sammanblandning mellan ansvarsperiod och transportfrist. Det må erinras om att transportörens plikter med avseende på tiden inkluderar en plikt att anträda resan åtminstone utan oskäligt uppehåll (ovan under 2).

Frågan, när transportfristen börjar att löpa, framstår som mest öppen i sjörätten. Samma rättspolitiska överväganden, som nu gjorts i fråga om godstransporter med flyg, gör sig dock gällande med styrka även vid sjötransporter. Gods, som transportören omhändertagit för transport, får inte bli liggande i terminalen utan måste avgå med första skäligen transportlägenhet. Det dispositiva vårdansvaret tar också enligt sjölagen 101 § sin början i och med godsets omhändertagande av transportören. Även med denna föreskrift stämmer det väl att räkna transportfristen från godsets omhändertagande för transport. Att ansvarsperioden enligt Haagreglerna genom friskrivning kan minskas till att börja först vid lastningens påbörjande kan med hänsyn till det klara rättspolitiska läget inte göra någon skillnad härvidlag. Även där sådan friskrivning har gjorts, bör transportfristen därför anses redan ha börjat löpa oberoende av ansvarsperiodens krympning.

### *7. Tidpunkten för transportfristens slut*

Nästa uppgift blir att fixera tidpunkten för transportfristens slut.

Vet man början och har man bestämt utsträckningen i tid av den skäligen transporttiden, så har man därmed också fastställt slutpunkten för transportfristen. Häri borde inte ligga något problem.

Men den slutpunkt, som sålunda fastställts, måste relateras till någon faktisk omständighet i det konkreta händelseförloppet. Transportören måste faktiskt ha fullgjort sitt åtagande, innan den fastställda tidpunkten uppnås, eljest har transportfristen överskridits. Vad betecknar då fullbordandet av transport prestationen från transportörens sida?

Transportörens plikter med avseende på tiden för transportens fullgörande har förut befunnits inkludera en plikt att så snart ske kan ordna med utlämningen, när godset har anlänt till bestämmelseorten

(ovan under 2). Inte bara själva transporten av godset (fortskaffandet) är därför avgörande för frågan, om transportfristen har iakttagits eller överskridits, utan i bedömningen ingår även själva utlämningen. Samtidigt vore det klart orimligt, om mottagarens effektiva omhändertagande av godset på bestämmelseorten skulle beteckna den relevanta tidpunkten, eftersom i sådant fall dröjsmål på mottagarens sida skulle kunna orsaka ett överskridande av transportfristen. För att frikoppla den relevanta tidpunkten helt från sådana komplikationer bör transportörens åtagande anses vara fullgjort så snart *godset har ställts till mottagarens förfogande på bestämmelseorten*.<sup>49</sup> Hur snabbt mottagaren begagnar sig av sin möjlighet att också få ut godset blir därmed en helt annan fråga, likaså vad mottagaren måste prestera av fraktbetalning, erläggande av tull och liknande avgifter etc. Att ansvarsperioden (transportörens vårdansvar) kan vara längre utsträckt framgår av vad som sags i tidigare sammanhang (ovan under 5).

#### 8. Överskridande av transportfristen och väsentlighetskravet

I anslutning till fastställandet av slutpunkten måste man också ställa frågan, huruvida varje överskridande av transportfristen innebär ett relevant dröjsmål och således medför dröjsmålsansvar. Eller fordras det något mera?

Själva tankeschemat med en transportfrist, som innefattar en skälig transporttid, förutsätter i sitt enklaste utförande, att varje överskridande från transportörens sida har kommit in på området för oskälig transporttid. Varje överskridande skulle, med denna uppfattning, vara relevant i den meningen, att den tidsmässiga förutsättningen för dröjsmålsansvar föreligger; varje försening skulle innebära ett dröjsmål i denna juridiskt kvalificerade mening. Är förhållandet verkligen så enkelt?

Det råder intet tvivel om att parterna kan avtala en transportfrist i den stränga meningen, att varje om än så obetydligt överskridande

<sup>49</sup> Jfr redan L. Josserand, *Les transports* (2. éd. Paris 1926) nr 477 (s. 446). I det av en arbetsgrupp först framlagda förslaget till en dröjsmålsbestämmelse i TCM-konventionen talas om att "the CTO has not delivered the goods to the consignee within the agreed time limit" etc. Se Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft convention of combined transport contract, TRANS/Conf. Room Doc. 118, 30 June 1971. Med hänsyn just till vad här uttalats i texten ändrades lydelsen till att "the CTO has not made the goods available for delivery" etc. Se TRANS/370, CTC/III/1, 29 July 1971, Annex 1, s. 6. (Kurs. här.)



verkligen skall konstituera dröjsmål — en motsvarighet till vad inom köprättens område brukar kallas fixavtal. Men "tidsgarantin" kan också avse, att blott väsentliga överskridanden skall medföra dröjsmålsverkningar.<sup>50</sup> Än mera får detta sista antas vara regeln, när ingen som helst tid för transportens fullgörande har avtalats. Med avseende på lastbilstransporter har uttalats, att frågan om dröjsmål torde aktualiseras bara vid ganska väsentliga överskridanden av fristen, eftersom transportören blir ersättningsskyldig bara under förutsättning att dröjsmål verkligen har orsakat ekonomisk skada.<sup>51</sup> Den särskilda schablonregeln om icke bevisad dröjsmålskada i det internationella järnvägsfördraget, CIM art. 34 § 1, fixerar det väsentliga överskridandet av transportfristen till 48 timmar (jfr nedan Kap. VIII: 6). Även inom sjörätten och lufträtten torde man kräva ett väsentligt överskridande av transportfristen för att ett dröjsmål skall bli relevant.<sup>52</sup>

Jfr *ND 1952 s. 286 SöHa* och *1953 s. 299 DHR*. Käranden hade befraktat svarandens fartyg för tre stycken resor. Efter det att den första resan avslutats drabbades fartyget av en maskinskada. Det blev nödvändigt att docka fartyget för att göra avsevärda reparationer. På vägen till reparationsplatsen tog fartyget last för rederiets räkning, vilket resulterade i att befraktaren kanceleerade certepartiet och krävde ersättning.

Domstolen, *SöHa*, fann att rederiet ej var ansvarigt för den inträffade maskinskadan, då man vid certepartiets slutande ej kände eller hade bort känna till skadan (förslitningen). *Vad beträffar den förseningen*, som drabbade fartyget på grund av att rederiet använde detta för sin last på väg till reparationshamnen, ansåg domstolen, att *förseningen var så betydelselös att den inte hade kunnat förorsaka befraktaren någon förlust* (kurs. här). Domstolen ansåg dessutom att det under de föreliggande omständigheterna måste anses vara en naturlig föranstaltning från rederiets sida att medtaga last under resan till varvet.

<sup>50</sup> Det tidsgaranterade transportavtalet behandlas närmare nedan Kap. XII.

<sup>51</sup> Prop. 1968: 132 s. 43-44.

<sup>52</sup> Vid tillkomsten av 1891 års sjölag gjordes, som redan har omtalats i det historiska avsnittet (Kap. II: 4), en omredigering för att förebygga ett eventuellt missförstånd, att varje det minsta dröjsmål av befälhavaren skulle ge befraktaren rätt att häva avtalet. Tanken på väsentligt överskridande kan beläggas även i äldre rättsligt material. W. Sjögren, *Bidrag till en undersökning af kontraktsbrotten enligt Sveriges medeltidslagar* (Upps. 1886) s. 79, påpekar beträffande de objektiva förutsättningarna för rättsligt relevant mora, att "stundom viss tid måste förflyta från icke-uppfyllelsen, innan rättsföljderna av mora inträda." Krüger s. 520 hävdar också, att mindre och kortvariga deviationer och uppehåll över huvud inte ådrar sjötransportören något dröjsmålsansvar enligt sjölagen 130 §. Hans motivering härför är, att befraktare och lastägare måste räkna med att dylika mindre störningar kan inträffa.

DHR fastställde domslutet.

Även om fallet är ett hävningsfall, synes resonemanget beträffande dröjsmålet och den därav förorsakade skadan ha intresse i detta sammanhang.

Att man vid transportavtal, på samma sätt som vid en så närbesläktad avtalstyp som byggnadsentreprenad,<sup>53</sup> så genomgående tycks arbeta med ett väsentlighetskrav med avseende på överskridandet av tidsfristen, är ingalunda någon tillfällighet. Tvärtom finns ett klart samband mellan å ena sidan skälighetsbedömningen, som måste tillgripas i det stora antalet fall där ingen i tidsmått uttryckt frist har direkt angivits, och å andra sidan väsentlighetskravet. Skälighetsbedömningen, som normalt inbegriper även individuella omständigheter, kan medföra, att transportfristens slutpunkt vid fixeringen kan komma att hamna någonstans inom en viss marginal på tidsaxeln och alltså inte är så lätt på förhand fixerad som när transportfristen har bestämts direkt i tidsmått. Genom att skadeståndssanktionen — den som här mest intresserar — inträder först när man befinner sig *väl över dröjsmåls punkten*, motverkas olägenheten av denna marginaleffekt: man får så att säga väsentlighetskravet som en buffert med en utjämnande funktion.<sup>54</sup> Klara lämplighetsskäl kan alltså åberopas till stöd för att upprätthålla ett krav på väsentligt överskridande av dröjsmåls punkten.

Sammanfattningsvis kan tydligen sägas, att där intet annat har särskilt avtalats mellan parterna *endast väsentliga överskridanden av transportfristen konstituerar rättsligt relevant dröjsmål*.

Vilken verkan i förhållande härtill har då *friskrivningsklausuler* med avseende på uppgivna tider för ankomst och avgång, förutsatt att ett *tvingande transportöransvar* för dröjsmål föreligger? På sin spets ställs detta problem inom luftfarten. Flygbolagen brukar nämligen i sina tidtabeller framhålla, att angivna ankomsttider är ungefärliga och att bolaget inte ansvarar för att dessa hålls. Samtidigt är enligt luftbefordringskonventionen ansvaret för dröjsmål detsamma som det tvingande transportöransvaret för sakskada.

<sup>53</sup> Se t.ex. T. Sandvik, *Entreprenör risikoen* (Oslo 1966) s. 446.

<sup>54</sup> Kravet på *väsentligt överskridande* av transportfristen får inte förväxlas med kravet på *väsentligt dröjsmål* som förutsättning för kontraktsbrott. I det första sammanhanget är väsentlighetsbedömningen bunden till graden av själva överskridandet av dröjsmåls punkten, ej till tidsfristen som helhet. I det andra sammanhanget avspeglas väsentlighetsbedömningen i den utsträckning, som bedömare ger åt den skäligena tidrymden för transportprestationens fullgörande.



Denna ansvarsfriskrivning anses vanligen böra tilläggas den betydelsen, att dröjsmål inte skall anses inträda förrän vid en "oskäligt väsentlig" förskjutning av de angivna tiderna (se närmare nedan Kap. XI: 5). *Först grava överskridanden av den skäliga transporttiden blir därmed relevanta. Friskrivningen får då effekten att framflytta den relevanta tidpunkten från väsentlighetspunkten till den punkt, där överskridandet dessutom kan betecknas såsom gravt.*

### 9. Sammanfattning

Härmed har vi genomgått den modell för dröjsmål, mot vars bakgrund transporträttens olika regler om dröjsmål vidare diskuteras och närmare analyseras i detta arbete och som kan rekommenderas som ett värdefullt hjälpmedel vid all analys av dröjsmålsproblem inom transporträtten.<sup>55</sup> Det stegvisa förfarandet vid bedömningen kan sammanfattningsvis beskrivas på följande sätt.

(a) Den allmänna ramen för tidsfristen ger själva *transportavtalet* och den därpå grundade plikten till rättidig uppfyllelse. Ramen kan vara snäv (t.ex. express) eller spatiös (t.ex. inom rimlig tid, "due despatch").

<sup>55</sup> I full överensstämmelse med den nu angivna grundsynen utvecklade den svenska delegationen vid UN/IMCO Conference on international container traffic, avhållen i Genève hösten 1972, på ordförandens begäran dröjsmålsbegreppet, återgivet i rapporten på följande starkt förkortade sätt: "... what is really meant by delay is that a time-limit has expired. Such time-limit can be defined by agreement between the two parties or, failing an agreed time-limit, is equivalent to the time reasonable to allow a diligent carrier." Doc. E/CONF.59/C.3/L.5/Add. 1, 24 November 1972, s. 4. Ingen invändning häremot restes av någon av de närvarande juristerna från ett mycket stort antal länder. Helt förenligt med den här uppställda modellen är vidare följande uttalande av departementschefen i Prop. 1973: 137 s. 62: "Det måste däremot anses som en klar brist att konventionen saknar bestämmelser som definierar vad som skall anses utgöra dröjsmål. Har parterna träffat en överenskommelse om den tid, inom vilken transporten skall vara slutförd, uppstår inget problem. Har den avtalade transporttiden överskridits, föreligger dröjsmål. I andra fall är frågan mera tveksam. Det får i sådana fall ankomma på rättstillämpningen att under beaktande av alla faktiska omständigheter och annan rättspraxis avgöra om dröjsmål i ett givet fall är av beskaffenhet att medföra skadeståndsansvar. Till viss ledning bör därvid också reglerna i den internationella vägtransportkonventionen kunna vara. Enligt denna föreligger dröjsmål när transporttiden, med beaktande av omständigheterna i det särskilda fallet, överskrider den tid det vore skäligt att begära av en omsorgsfull transportör för transportens genomförande."

(b) Om transportfristen ej har angivits direkt i tidsmåt i avtalet eller på likartat sätt, måste den fixeras med hjälp av en *skälighetsbedömning*. Det första momentet i denna är en *schablonmässig bedömning med sikte på normalfallen*, varvid tidigare erfarenheter och uppgjorda tidtabeller ger ledning. Det resultat man sålunda uppnår *justeras med hänsyn till vissa individuella avvikelser i det fall man har till bedömning*. Därvid är det blott vissa individuella faktorer som får läggas till grund, exempelvis ovanligt svåra väderförhållanden eller godsets behov av en särskilt snabb transport.

(c) Härmed har man kalkylerat fram den tillåtna tiden för rättidigt fullgörande av transporten, den s.k. *transportfristen*. Denna måste nu relateras till det faktiska händelseförloppet. Detta sker först genom att *transportfristens början* "läggs över händelseförloppet" liksom ena ändan på en måttstock på så sätt, att den *sammanfaller med transporttidens början*, dvs. *den tidpunkt då godset faktiskt har omhändertagits för transport*. Därmed vet man även, var i händelseförloppet *transportfristens slut inträffar*, eftersom man redan genom kalkyleringen känner transportfristens längd. Slutpunkten måste på motsvarande sätt relateras till någon omständighet i det faktiska händelseförloppet; avgörande är därvid *den tidpunkt då godset faktiskt har ställts till mottagarens förfogande*.

(d) Har så inte skett senast vid transportfristens utgång, har den faktiska transporttiden överskridit transportfristen. Detta innebär, att ett *dröjsmål* föreligger.

(e) Varje, om än så ringa, överskridande är emellertid inte tillräckligt för att också utlösa skadeståndsansvar. Härför fordras vanligen även, att det föreligger ett *relevant dröjsmål*, dvs. att själva överskridandet är väsentligt.

(f) *Relevanspunkten kan förskjutas genom avtal* mellan parterna. Antingen sker sådant i skärpande riktning för transportören, så att varje minsta dröjsmål sägs vara tillräckligt (jfr fixköp), eller i mildrande riktning, så att endast grava överskridanden blir relevanta (uppgivna tider förklaras blott vara ungefärliga och ansvar anses inträda endast vid "oskäligt väsentliga" förskjutningar).



Beskrivningen av modellen har samtidigt bestämt innehållet i en rad termer och uttryck, som måste utnyttjas vid analys av transporträttsliga dröjsmålsproblem, nämligen

<i>försening:</i>	allmän term för tidsförskjutning
<i>normaltid:</i>	schablonmässig bedömning
<i>skälig tid:</i>	individuell bedömning med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet
<i>transportfrist:</i>	kalkylerad frist, fixerad antingen direkt i tidsmått eller via en skälighetsbedömning
<i>transporttid:</i>	faktiskt utnyttjad tid
<i>transportfristens början:</i>	den tidpunkt då godset faktiskt har omhändertagits för transport
<i>transporttidens början:</i>	samma tidpunkt
<i>transportfristens slut:</i>	den tidpunkt då godset skall ställas till mottagarens förfogande på bestämmelseorten
<i>transporttidens slut:</i>	den tidpunkt då godset faktiskt ställs till mottagarens förfogande på bestämmelseorten
<i>dröjsmål:</i>	transporttiden överskrider transportfristen
<i>dröjsmåls punkten:</i>	den tidpunkt vid vilken transportfristen utlöper och dröjsmål inträder
<i>relevant dröjsmål:</i>	väsentligt överskridande resp. varje minsta överskridande vid strikt tidsgaranti
<i>tidsfriskrivning under</i>	
<i>tvingande ansvarsregler:</i>	endast gravt överskridande medför relevant dröjsmål

Modellen kan återges grafiskt med vidstående figur (*fig. 1.*) I vissa avseenden skall modellen kompletteras i närmast följande kapitel.

Modellen är i sina huvuddrag väl förankrad i juristernas faktiska användning av dröjsmålsreglerna och erbjuder såtillvida en beskrivning av gällande rätt, grundad på dels registrering av klart iakttagbara fakta, dels

den i det föregående vidtagna analysen på avsnitt, där oklara eller sinsemellan oförenliga föreställningar ligger bakom dröjsmålsreglernas användning. Samtidigt har modellen klart normativa inslag därigenom, att den även innesluter rekommendationer i vissa hänseenden om hur dröjsmålsbegreppet i detalj bör utformas för att kunna tjäna som ett ändamålsenligt arbetsinstrument i transporträttsliga sammanhang (jfr vad som redan sagts inledningsvis ovan Kap. I: 8).

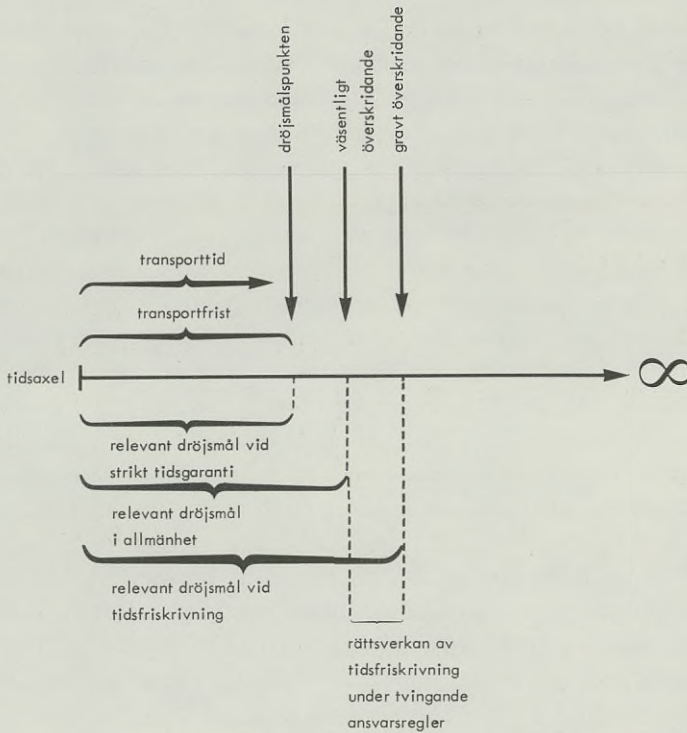


Fig. 1.



## Kapitel VI

### DRÖJSMÅLSBEGREPPETS FÖRHÅLLANDE TILL NÄRLIGGANDE JURIDISKA KATEGORIER

#### 1. *Inledning*

Den sålunda beskrivna modellen för dröjsmålsbegreppet måste härefter relateras till sin juridiska omgivning. Först därigenom får dröjsmålsbegreppet sin omfattning slutligen avgränsad och sin innebörd bestämd på ett sätt, som gör att det kan fungera i juridiska satser.

Relationerna till närliggande juridiska kategorier kan bestämmas genom att dröjsmålsbegreppet avgränsas i förhållande till någon annan juridisk kategori; så sker t.ex. genom uppdragandet av en gräns mellan icke-uppfyllelse och dröjsmål (2). Men bestämningen kan också innebära, att en annan kategori delvis täcker även dröjsmålsområdet och att en kumulation kan uppkomma; så är fallet med begreppen deviation och dröjsmål, som förhåller sig till varandra som två delvis sammanfallande cirklar (4). Dröjsmålsbegreppets förhållande till begreppen icke-uppfyllelse och omöjlighet (2 och 3) utmärks av att detta växlar under olika rättsordningar på ett sätt som kan inverka besvärande när det gäller att avgöra rättsförhållanden, som på grund av det internationella inslaget helst bör få en så uniform lösning som möjligt.

Dröjsmål är, fram till dess att godset ställts till mottagarens förfo- gande på bestämmelseorten, något pågående, ett varaktigt tillstånd. Skada på gods är något mer eller mindre plötsligt inträffande, en händelse innebärande större eller mindre fysisk förstörelse av godset. Denna olikhet i strukturen mellan sakskadesituationer och dröjsmålssituationer har lett till särskilda regler om hur ett dröjsmål slutligen kan behandlas såsom totalförlust av godset (5). Med denna teknik hugger man, annor- lunda uttryckt, av en del fall, som eljest skulle hamna under kategorien dröjsmål, och hänför dem i stället till sakskadornas område. Detta till- vägagångssätt är alldeles omvänt det i köprätten begagnade, där total- förlust vanligen behandlas som ett fall av dröjsmål. Den särskilda struk- turen hos dröjsmålsreglerna gör sig också gällande när det gäller att avgöra tidpunkten för när preskriptionsfristen skall anses börja löpa (6).

## 2. *Icke-uppfyllelse och dröjsmål*

De skandinaviska köplagarna arbetar med ett mycket vidsträckt dröjsmålsbegrepp, vilket i sin tur ligger till grund för den allmänt förmögenhetsrättsliga begreppsbyggnaden. Med termen dröjsmål åsyftas nämligen "ej blott att prestation sker med större eller mindre försening utan även att prestation helt uteblir".<sup>1</sup> Detta har den viktiga konsekvensen, att dröjsmålssanktioner inträder "även då säljaren vägrar eller är ur stånd att leverera".<sup>2</sup> Denna vidsträckta omfattning av dröjsmålsbegreppet kan beläggas även i äldre svensk transporträttslig litteratur. Sålunda uttalar Hammarskjöld i sin monografi över fraktavtal från 1886, att "ett dröjsmål eller ett avbrott gäller icke blott såsom innebärande ett försenande, utan såsom underlåtenhet att över huvud eller till mera än en viss del utföra transporten. Detta är enligt allmänna grundsatser händelsen, när dröjsmålet eller avbrottet är av väsentlig art, så att avsändaren blir berättigad att träda ifrån avtalet."<sup>3</sup>

Denna vidsträckta utformning av dröjsmålsbegreppet och därmed dröjsmålssanktionernas direkta tillämpningsområde skiljer sig starkt från motsvarande företeelser i kontinental rätt. I tysk rätt begränsas sålunda *Verzug* — bortsett från kravet på att prestationen skall vara möjlig, vilket beröres närmare i det följande (3) avsnittet — till fall av vållande till försening<sup>4</sup> eller situationer där dröjsmålet i varje fall är "sådan att det ådrager gäldenären skadestånd".<sup>5</sup> I andra rättsordningar används begreppet dröjsmål med samma eller likartade inskränkningar.<sup>6</sup> Sådana rättssystem har alltså större omfattning på sina regler om icke-uppfyllelse, under det att det svenska systemet medför, att dröjsmål får

<sup>1</sup> J. Hellner, *Köprätt* (3. uppl. 1967) s. 76. Jfr t.ex. T. Almén, Om köp och byte (4. uppl. av R. Eklund, Sthlm 1960) s. 252; B. Hasselrot, Något ang. köplagens bestämmelser om dröjsmål (4. uppl. Malmö 1925) s. 6; J. Sundberg, Om ansvaret för fel i lejt gods (Sthlm 1966) s. 67 samt i RFDA 1966 s. 147 f. (Swedish national reports to the VIIth international congress of comparative law, Sthlm 1966, s. 70); Rodhe, *Obligationsrätt* § 19 och *Lärobok* s. 76; K. Gaarder i *Nordisk gjenklang* (Festskrift till Arnholm, Oslo 1969) s. 445; L. Hagberg i *AfS* Bd 11 s. 262 nederst; Taxell s. 176. Termen icke-uppfyllelse begagnas här i meningen helt utebliven prestation (definitivt dröjsmål), inte i betydelsen allt som icke är riktig uppfyllelse.

<sup>2</sup> Hellner, a.st.

<sup>3</sup> Hammarskjöld s. 54.

<sup>4</sup> Se t.ex. E. Rabel, *Das Recht des Warenkaufs* 1 (Berl. 1936) s. 126.

<sup>5</sup> Rodhe, *Obligationsrätt* § 19 vid not 4.

<sup>6</sup> Se t.ex. Rabel, a.st.



omfatta även "många fall då man enligt vanligt språkbruk snarare skulle säga att prestation uteblir eller bortfaller".<sup>7</sup>

En effekt av den vidsträckta svenska (nordiska) utformningen av dröjsmålsansvaret blir, att en skadelidande yrkar ersättning för dröjsmåls-skada även i fall som under andra rättsordningar kvalificeras som icke-uppfyllelse. Men i åtskilliga sammanhang tvingas man att bestämma en skarp gräns mellan fall av dröjsmålsansvar och fall av icke-uppfyllelse. Sålunda förekommer det att tvingande rättsregler i sådan svensk lagtext som grundas på internationella konventioner avser blott fall av dröjsmålskada i den mera begränsade meningen och lämnar reglerna om icke-uppfyllelse till den nationella rätten. Vidare kan preskriptionsregler avse enbart ansvar för icke-uppfyllelse men ej dröjsmålsansvar. Vi skall granska några sådana situationer närmare.

Den förstnämnda situationen föreligger i fråga om luftbefodringskonventionen.

Under förarbetet i Warszawa upptogs non-performanceproblemet till diskussion av italienaren Ambrosini, som påpekade att CITEJA-förslaget inte stadgade något härom. Han föreslog en ändring av förslagets dröjsmålsbestämmelse (dåvarande art. 21 c) från ansvarighet "en cas de retard" till "en cas de non exécution du contrat, ou de retard".<sup>8</sup> Fransmannen Ripert genmälde: "Si vous avez l'inexécution totale, il n'y a aucun intérêt à avoir une convention internationale; l'expéditeur est dans son pays, il a toutes les ressources du droit commun." Mot detta anförde Ambrosini, att hans avsikt med det nyss citerade tillägget framför allt var att peka på problemet för att ett otvetydigt stadgande i frågan skulle komma till stånd.<sup>9</sup> Man kom överens om att fall av non-performance skulle hållas utanför konventionen. "C'est la loi nationale qui régit ce cas."<sup>10</sup> Även i de svenska förarbetena sägs i en not till kommentaren till 19 §, att dylika fall ej omfattas av konventionen.<sup>11</sup> Ambrosinis förslag att icke-uppfyllelse och dröjsmål skulle jämföras i lagtexten följdes aldrig.<sup>12</sup> Konsekvensen av att ett konkret fall rubriceras som icke-uppfyllelse i stället för dröjsmål blir tydligen, att situationen faller utan-

<sup>7</sup> Hellner, nyss a.a. s. 78.

<sup>8</sup> II Conférence s. 52.

<sup>9</sup> A.st.

<sup>10</sup> A.a. s. 115.

<sup>11</sup> SOU 1936: 54 s. 47 not 1; Wikander, Luftbefodringslagen s. 40 not 1.

<sup>12</sup> II Conférence s. 52, 115.

för de tvingande lufttransportreglerna och i stället bestäms enligt allmänt obligationsrättsliga principer: ansvaret blir obegränsat och reglerna är i princip dispositiva (om inte nationell rätt stadgar annat).<sup>13</sup>

Eftersom skandinavisk begreppsbildning som bakgrunds rätt sålunda leder till ett annat tolkningsresultat än ledande främmande rättssystem och därmed motverkar unifieringstanken bakom luftbefordringskonventionen, har Jacob Sundberg föreslagit, att man i stället borde följa fransk rätt, när konventionen var starkt förankrad i franska förebilder. Mot denna tanke har jag själv anfört, att en sådan frigörelse från den nationella supplerande rätten går längre än vad som är försvarligt *de lege lata* — den skulle innebära att konventionens verkningar sträckte sig längre än de uttryckliga bestämmelsernas tillämpningsområde och via tolkningsresonemang trängde in i och förändrade det nationella rättsmaterialet (i detta fall den svenska luftfartslagen, som gäller även i förhållande till stater utanför konventionen).<sup>14</sup> Ej heller blir skadeverkningarna av att den avvikande svenska begreppsbildningen används som bakgrunds rätt så genomgripande som man i förstone skulle kunna tro.<sup>15</sup> När ett dröjsmål i köprätten har varat så länge, att det måste anses övergå från att vara svävande till att bli definitivt, utgör det alltså ett dröjsmål med de sanktioner som är utmärkande för dröjsmål. När ett dröjsmål i transporträtten på motsvarande sätt har varat så länge, att det måste övergå från att vara svävande till att bli definitivt, förvandlas situationen till att behandlas som ett fall av totalförlust av godset och sakskadereglerna inträder i stället för dröjsmåls sanktionen; innebörden av denna s.k. konvertering till totalförlust behandlas närmare nedan (under 5). Härmed sker en väsentlig inskränkning av den eljest vida utformningen av dröjsmålsbegreppet. Just när det gäller luftbefordran märks här från praktisk synpunkt ingen skillnad, eftersom det för dröjsmåls situationen gäller samma regler som för saksador (närmare ovan Kap. III: 6). Men där särskilda dröjsmålsregler gäller, såsom i landtransporträtten, framstår skillnaden klart.

Denna grundläggande olikhet mellan köprätten och transporträtten låter förklara sig som ett utflöde av prestationernas olikartade karaktär.

<sup>13</sup> Detta förhållande synes inte vara uppmärksammat av Krüger, när han (s. 527) uttalar, att Warszawakonventionens dröjsmålsansvar enligt art. 19 omfattar även fall av icke-uppfyllelse.

<sup>14</sup> Se Grönfors, Successiva transporter s. 52 med hänv.

<sup>15</sup> Jfr a.st.



En leverantör kan lätt anses befinna sig i dröjsmål, även där detta framstår som definitivt såtillvida att godset ej längre finns i behåll, och alltså bli tvungen att leverera annat gods i stället. Men en transportör — som utför en tjänst i förhållande till visst individualiserat gods och inte skall leverera en vara av viss beskaffenhet — råkar ofta i definitivt dröjsmål just därför att godset med all sannolikhet har förkommit under utförande av transporttjänsten. Om fallet då behandlas enligt reglerna om förlust, får situationen sin mest träffande kvalificering (jfr t.ex. situationen i det bekanta rättsfallet om "Perssons lådor", NJA 1962 s. 770).

Om ett transportavtal har ingåtts mellan transportkund och transportör, men godset ännu inte har omhändertagits för transport, kan något dröjsmål från transportörens sida ännu aldrig uppkomma. Ty först i och med omhändertagandet för transport börjar transportfristen att löpa (ovan Kap. V: 6). Är då alla fall av att godset inte ställs till mottagarens förfogande inom transportfristen att uppfatta som dröjsmål vid utförandet av ett avtal, vars utförande har påbörjats, eller bör vissa fall anses som icke-uppfyllelse av transportavtalet? Låt oss som exempel ta det praktiskt viktiga fallet, att transportören har omhändertagit godset för transport men godset har blivit kvarlämnat på avsändningsorten och därmed inte fått medfölja den transportlägenhet som var avsedd. Transportfristen har börjat löpa och situationen är klart att kvalificera som en dröjsmålssituation under utveckling och småningom kanske fullbordad. Låt oss nu vidare anta, att transportörens avsikt är att över huvud inte ta vidare befattning med godset utan bara låta det ligga. Han ämnar m.a.o. inte uppfylla sitt transportåtagande, vilket transportkunden inser och även lyckas föra i bevisning. Situationen är då ett fall av icke-uppfyllelse utanför konventionens tvingande rättsregler. Enligt svensk begreppsbildning gäller då alltså dröjsmålssanktionerna, och fallet är ofta att rubricera som s.k. anteciperat dröjsmål, nämligen där transportfristens slut (dröjsmålspunkten) ännu inte har uppnåtts. Vad luftbefordran angår, säger däremot förarbetena till konventionen — såsom tidigare anförts — uttryckligen ifrån att fall av icke-uppfyllelse inte hör till konventionens tillämpningsområde, och detta uttalande återkommer även i motiven till den svenska luftbefordringslagen. Sådana klara direktiv måste vid konventionens tolkning anses ta över den nationella bakgrundsrettens begreppsbildning, vilket medför att man vid tolkningen enligt svensk rätt aldrig kommer i konflikt med tolkningen enligt konventionens egen förankring i kontinental begreppsvärld. Re-

geln i detta fall blir därför, att transportkunden, när avsikten att inte uppfylla transportavtalet kan påvisas, kan göra gällande kontraktsbrott enligt svenska allmänna obligationsrättsliga regler och därmed i princip ett summamässigt obegränsat ansvar. Så snart dröjsmålet varat så länge, att det enligt vad nyss nämnts konverteras till totalförlust och sakskadereglerna därmed blir tillämpliga i stället för dröjsmålsreglerna, befinner man sig emellertid under konventionens tvingande ansvar och den därtill knutna summamässiga ansvarsbegränsningen. Fallet kan tyckas vara opraktiskt, men det belyser gränsdragningen mellan icke-uppfyllelse och dröjsmål inom transporträtten.

Den andra situation, som här skulle belysas, avser gränsdragningen i fall, där preskriptionen påverkas av skadesituationens kvalificering. Antag att vid en sjötransport inte hela den avtalade lasten har kunnat lossas, därför att en del därav har blivit akterseglad och inte kan levereras i tid (partiellt dröjsmål). Skall då dröjsmål beträffande den totala prestationen anses föreligga eller manko, dvs. brist i den utlossade mängden? Om partiell icke-uppfyllelse anses föreligga, m.a.o. manko, börjar preskriptionstid för skadeståndskravet löpa från utlossningen. Om dröjsmål med den totala prestationen anses föreligga, omfattas detta inte av den sjörättsliga specialpreskriptionen (enligt sjölagen 284 § 5 p. krävs att godset har "förkommit").

Inom köprätten uppkommer samma problem, och även där måste man skilja brist från dröjsmål. Avgörande för gränsdragningen mellan dessa båda kategorier anses där vara, om säljaren anser godset som han har avlämnat utgöra full prestation och köparen inser eller kan inse att så är förhållandet. Om dessa krav på avsikt resp. insikt är uppfyllda, anses brist föreligga, eljest (partiellt) dröjsmål.<sup>16</sup>

Samma gränsdragningsmetod kan användas på transporträttens område. Problemen belyses i ett norskt avgörande rörande försenad framkomst av dellast, där lagmannsretten räknade preskriptionen från den tidpunkt då den försenade dellasten faktiskt lossades.

*ND 1970 s. 276* Eidsivating lagmannsrett. När fartyget "Tortugas" anlände till destinationsorten och lossade sin last, visade det sig att en del av den i konossementet redovisade kvantiteten saknades. Den hade blivit kvarlämnad i lastningshamnen och vidarebefordrades senare med annat fartyg till destinationsorten, men utan att nytt konossement utställdes. Lastmottagaren gjorde i målet gällande varken ett dröjsmålsansvar eller ett uppgiftsansvar utan byggde

<sup>16</sup> Hellner, a.a. s. 142.



sin skadeståndstalan på vårdansvaret. Lagmannsretten räknade preskriptionsfristen från tidpunkten för den faktiska lossningen av det resterande partiet. Denna lösning framstår som konsekvent, förutsatt att parterna uppfattade situationen vid lossningen av huvudpartiet från "Tortugas" som en dröjsmåls-situation och inte ett manko (partiell icke-uppfyllelse, brist).

### 3. Omöjlighet och dröjsmål

En begränsning av det juridiska dröjsmålsbegreppet kan ligga i utformningen av begreppet omöjlighet. I tysk rätt är sålunda relationen mellan dröjsmålsbegreppet och omöjlighetsbegreppet utformad på så sätt, att från dröjsmål avskäres alla fall av omöjlighet. Om en transport enligt avtalet skall fullgöras med visst individuellt bestämt fartyg, men med rätt och plikt till substitution med annat fartyg, och godset faktiskt transporterats med ett senare fartyg, föreligger inte omöjlighet utan dröjsmål — annorlunda om transportförpliktelsen var uteslutande koncentrerad till det namngivna fartyget.<sup>17</sup> De skandinaviska dröjsmålsreglerna, sådana de framträder i köplagen, omfattar däremot både det tyska *Verzug* och det tyska *Unmöglichkeit* (jfr vad som redan sagts under 2). Skandinaviskt dröjsmålsansvar täcker m.a.o. samtliga fall av försening, även sådana som beror på omöjlighet.<sup>18</sup>

I fransk rätt anses på liknande sätt som i tysk rätt dröjsmål inte föreligga, om prestationen är omöjlig. Även en kategorisk och definitiv vägran från gäldenären att uppfylla den åtagna förpliktelsen medför, att situationen skall behandlas enligt reglerna för icke-uppfyllelse (jfr vad nyss sagts ovan under 2). Dessa allmänt obligationsrättsliga principer tillämpas även inom fransk transporträtt.<sup>19</sup>

Även på denna punkt kunde det vara frestande att bortse från den svenska bakgrundsrätten och i tolkningshänseende falla tillbaka på den kontinentala uppfattningen, som internationellt sett är mera domine-

<sup>17</sup> Jfr D. Richter-Hannes & N. Trotz, *Seefrachtvertrag und Konnossement* (Rostock 1972) s. 41-42.

<sup>18</sup> Jfr J. Hellner i *Jus privatum gentium*, *Festschrift für Max Rheinstein* (Tüb. 1969) s. 712, och B. Gomard, *Obligationsret*, *Almene emner 2* (Kbhvn 1973) s. 90. Temporärt dröjsmål, orsakat av övergående omöjlighet, faller dock inte under begreppet *Unmöglichkeit*, och under begreppet *Verzug* enbart om omöjligheten har vållats av gäldenären. *Unmöglichkeit* betyder alltid definitiv omöjlighet. Kärnpunkten är, att dom på fullgörelse inte kan ges.

<sup>19</sup> Jfr Sundberg s. 409 ff. och i RFDA 1966 s. 149 f. (Swedish national reports s. 72).

rande. Samma skäl som nyss anförts (under 2) är naturligtvis tillämpliga även här. För egen del finner jag en vägning mellan dessa skäl leda till att man måste godta den svenska bakgrundsrättens vidsträckt dröjsmålsbegrepp, så snart svensk rätt är tillämplig. Ej heller i fråga om omöjlighetsbegreppet torde den minskade uniformiteten ställa till med några större skadeverkningar. Till de omständigheter, som verkar i utjämnande riktning, hör den redan omtalade företeelse, som nedan (5) betecknas som konvertering till totalförlust.

#### 4. *Deviation och dröjsmål*

Läran om deviation (transportomläggning) har utbildats huvudsakligen inom sjörätten. Läran består av två huvuddelar: den ena talar om vilka deviationer som är tillåtna och därför inte föranleder någon sanktion, den andra talar om rättsföljden i händelse av otillåten deviation.<sup>20</sup>

Ordet deviation betyder ju egentligen avvikelse. Skolexemplet på en tillåten deviation är också, att ett fartyg tar en omväg för att rädda människoliv. Därmed uppkommer naturligtvis en fördröjning jämfört med om resan skett oavbruten, och godsets ställande till mottagarens förfogande på bestämmelseorten har i motsvarande mån fördröjts. Även om ingen geografisk avvikelse skett med avseende på resrouten men farten varit nedsatt under den normala, anses ett fall av deviation föreligga ("deviation by delay"). En ren tidsavvikelse räcker alltså, låt vara att denna brukar anses behöva vara betydlig för att kunna "amount to deviation".<sup>21</sup>

Av det sagda är det tydligt, att deviationsregler och dröjsmålsregler kan vara tillämpliga på ett och samma konkreta händelseförlopp. Åt förhållandet mellan deviation och dröjsmål bör därför ägnas någon uppmärksamhet.

På detaljerna i deviationsläran saknas det skäl att här ingå närmare. Deviation för räddning av människoliv är alltid tillåten — det är en av grundreglerna i alla nationers sjö rätt, motiverad av den rena mänskliga självbevarelsedriften. Ibland finns rätt till deviation även för "att bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning" (svenska sjölagen

<sup>20</sup> UNCITRAL har i sitt arbete med att revidera Haag-Visby-reglerna föreslagit, att deviationsbestämmelsen i Haagreglerna 4 (4) skall utgå.

<sup>21</sup> Krüger § 8. 241, jfr § 8. 247. Mot denna utsträckning av deviationsbegreppet riktar t.ex. G. Gilmore & Ch. L. Black, *The law of admiralty* (Brooklyn 1957) s. 161–162, skarp kritik.



98 §). Enligt en tolkning — vars riktighet kan starkt betvivlas — av Haagreglerna art. 4 (4) anses deras formulering innebära, att varje deviation för räddning av egendom skulle vara tillåten.<sup>22</sup> För alla övriga fall är det helt klart, att en skälighetsprövning är avgörande för tillåtligheten. Lagändringen 1973 av befraktningskapitlet av de nordiska sjölagarna klargör, att skälighetskravet gäller även all räddning av egendom. Denna ändring av lagtexten vilar på att lagskrivarna nu förkastat den kritiserade tolkningsvarianten av Haagreglerna.<sup>23</sup>

Vad beträffar ansvaret för otillåten deviation blir detta (åtminstone under vissa omständigheter) strikt, oavsett vilka ursäktsgrunder som eljest skulle kunna anföras. Den rättstekniska väg, varpå detta stränga resultat uppnås, är olika i på ena sidan engelsk rätt (som tillämpar det gamla common carrier-ansvaret) och på andra sidan tysk och svensk rätt (som tillämpar den s.k. casus mixtus-regeln).

Dessa anmärkningar torde vara tillräckliga för vårt ändamål.<sup>24</sup> Frågan är nämligen, hur deviationsreglerna i stort påverkar reglerna om dröjsmålsansvar.

Antag att gods kommit fram för sent och att mottagaren på grund av förseningen lidit en skada, som normalt är ersättningsbar under reglerna om dröjsmålsansvar. Dröjsmålet har dock uppkommit på grund av en tillåten deviation. Förhindrar inte bara denna omständighet att det särskilda strikta deviationsansvaret kan åberopas utan utgör den även en ansvarsbefriande ursäktsgrund under reglerna om dröjsmålsansvar? Svaret på denna fråga måste vara jakande. Att deviationsreglerna på detta sätt inverkar även på transportöransvaret och är tänkta att göra så, det framgår kanske bäst av den nyss åberopade punkten i Haagreglernas deviationsbestämmelse. Oavsett om gränsen för tillåtlig deviation enligt denna punkt i Haagreglerna helt sammanfaller med gränsen för tillåtlig deviation i sjölagen, innebär blotta inkluderandet av deviationsinvändningen i en lagstiftning om transportöransvar, att devia-

<sup>22</sup> Jfr A. Bagge i SvJT 1923 s. 229, som ser sig nödsakad att godta tolkningen men tillfogar orden "betänkligt nog", och K. Strandgaard, Internationale Soretsproblemer (Kbhvn 1936) s. 26.

<sup>23</sup> Jfr SOU 1972: 10 s. 59, NOU 1972: 11 s. 13, Prop. 1973: 137 s. 117.

<sup>24</sup> Huvudverket i nordisk rättslitteratur är Kai Krügers omfattande avhandling Transportomlegning (Oslo 1973), till vilket här en allmän hänvisning må göras och som i detta arbete citeras med bara författarnamnet. Se för en visserligen kort men något mera precis redogörelse i svensk doktrin än den här i texten givna Schmidt m.fl., Huvudlinjer s. 73 ff.

tionsinvändningar måste tillmätas ansvarsbefriande verkan även på detta plan (möjligen krävs särskild friskrivningsklausul i transportavtalet). Under rättsordningar, som anser även rena dröjsmålsskador falla in under Haagreglerna, blir det allra klarast, att dröjsmålsansvaret bortfaller vid tillåten deviation. En sådan kan sägas utöka transportfristen i motsvarande mån, och något relevant dröjsmål uppkommer därför aldrig på grund av denna tidsförskjutning.<sup>25</sup>

Om deviationen klassificeras som otillåten, inträder därvid inte bara det strikta deviationsansvaret (som ju faller inom deviationslärans egna domäner) utan även transportörens dröjsmålsansvar, vilket alltså skulle kunna åberopas som alternativ ansvarsgrund? Svaret även på denna fråga måste antas vara jakande. Att deviationsansvaret kan åberopas är ju centralpunkten i hela deviationsläran. Eftersom deviationsansvaret dels vanligen är summamässigt obegränsat, dels omfattar även efterföljande casushändelser och alltså är oberoende av eljest vanliga ursäktgrunder som därför i princip inte får tillämpas vid otillåten deviation,<sup>26</sup> är detta alternativ vanligen det för transportkunden mest fördelaktiga. Men är förutsättningen för dröjsmålsansvar uppfyllda — och detta bedöms ju alldeles oberoende av deviationsfrågan — måste det samtidigt bestå en möjlighet för transportkunden att i stället grunda sin ersättningstalan härpå, om han så skulle önska.

### 5. Konvertering till totalförlust

Den centrala dröjsmålssituationen är den, att godset väl har kommit fram till bestämmelseorten, men alltför sent. Transportavtalet är alltså fullgjort, men dröjsmål har därvid uppkommit. Annan karaktär har den situationen, att godset över huvud aldrig kommer fram, vilket ju innebär att transportfristen redan är överskriden. Godset har kanske kommit bort under transporten och prestationen kan därför aldrig fullgöras. Här blir gränsen mellan icke-uppfyllelse — och samtidigt även felaktig uppfyllelse — och dröjsmål relevant. Slutligen kan läget i bedömningsögonblicket vara det att godset ännu inte har kommit fram och dröjsmål redan föreligger men senare verkligen kommer fram, låt vara för sent.

<sup>25</sup> Vid konkurrens mellan invändning om ansvarsfrihet på grund av tillåten (skäligen) deviation och på grund av nautiskt fel enligt Haagreglerna, tycks enligt parternas och domstolarnas attityd i den bekanta norska s.k. Far-saken, ND 1957 s. 311, frågan om deviationsansvaret anses vara primär i förhållande till transportöransvaret.

<sup>26</sup> Krüger § 10.22.



Situationen är då i bedömningsögonblicket svävande, men blir senare avklarad. Det är dessa tre lägen, som Rodhe med avseende på avtal i allmänhet har åsyftat med sina beteckningar definitivt, temporärt och svävande dröjsmål.<sup>27</sup>

När blir nu ett dröjsmål definitivt i den meningen, att det är avgjort att ingen prestation kommer att kunna ske? Vad som till en början ser ut som en otillåten försening övergår någonstades till att framstå som en icke-uppfyllelse av transportavtalet. Det blir med andra ord "naturligt att dröjsmål, som varar utöver viss tid, till sina verkningar likställs med konstaterad förlust av godset".<sup>28</sup> Konkurrensen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse i detta avseende kan uttryckas så, att *dröjsmålet under vissa förutsättningar konverteras till totalförlust*. Därmed inskränker man dröjsmålsreglernas omfattning. Ty konverteringen innebär ej blott att det svävande dröjsmålet konstateras ha övergått till definitivt utan även att sakskadereglerna görs tillämpliga.<sup>29</sup> Häruti skiljer sig transporträttens regler på ett avgörande sätt från köprättens, där dröjsmålssanktionerna genomgående förblir tillämpliga även vid definitivt dröjsmål.

Klara regler om konvertering till totalförlust upptar järnvägsrätten. Det internationella fördraget CIM säger sålunda i art. 30 § 1, att den berättigade utan vidare bevisning kan betrakta sådant gods som förlorat, som inte blivit utlämnat eller ställt till mottagarens förfogande inom 30 dagar efter transportfristens utgång. Regeln är konstruerad som en icke motbevisbar presumption, en *presumptio juris et de jure*.<sup>30</sup> För den händelse godset efter konverteringen till totalförlust och järnvägens utbetalande av ersättning till den berättigade ändå skulle återfinnas senare, har fördraget öppnat en särskild korrigeringsmöjlighet till den berättigades förmån; konverteringen behöver med andra ord inte vara definitiv. Godset kan sålunda enligt art. 30 § 2 begäras tillbaka av den berättigade inom ett år, om denne vid ersättningens mottagande skriftligen begärt att få åtnjuta denna särskilda möjlighet. Proceduren härför, som närmare regleras i art. 30 § 3, innebär en skyldighet för järnvägen att leve-

<sup>27</sup> Rodhe, Lärobok s. 74.

<sup>28</sup> SOU 1966: 36 s. 65.

<sup>29</sup> En konsekvens härav är, att ersättning då inte utgår härutöver för dröjsmål. Så SOU 1972: 23 s. 103 högerspalten.

<sup>30</sup> Nánássy & Wick s. 206, jfr J. Flodin & H. Wikander, Järnvägstrafikstadgan (Sthlm 1933) s. 220.

rera godset på vissa stationer mot viss ersättning för kostnader. Godset är exempelvis unikt och återfående in natura framstår därför som fördelaktigare än uppbärandet av en penningersättning.<sup>31</sup> Efter utgången av denna ettårsfrist är konverteringen oåterkallelig. Om godset ändå skulle komma till rätta, kan järnvägen därför enligt art. 30 § 4 förfoga över detsamma.

Järnvägsfördragets regler har stått modell för den motsvarande reglering, som finns i CMR art. 20. Rätt att utan vidare bevisning i frågan anse godset som förlorat inträder 30 dagar efter avtalad tid eller eljest 60 dagar från det att transportören mottog godset för befordran. Den berättigade kan vidare skriftligen förbehålla sig att under ett år från det att ersättning utgått få underrättelse om godset återfunnits och då i särskild ordning och mot gottgörelse utfå detsamma. Först om underrättelse inte har begärts eller proceduren inte fullföljts eller godset kommit till rätta senare än efter ett år, får transportören rätt att förfoga över godset; konverteringen blir definitiv, vilket synes innebära att transportören får alla ägarebefogenheter till godset.<sup>32</sup> Hela proceduren för återgång av konvertering förutsätter, att den berättigade har fått ersättning för godset. I annat fall "blir rättsförhållandet att bedöma enligt allmänna obligationsrättsliga regler, vilket för svensk rätts del torde innebära att rätten att få ut godset består."<sup>33</sup>

Både järnvägsfördraget och CMR har konstruerat konverteringen såsom en *rätt* för den som skall ha ersättningen. Transportören blir alltså inte befriad från att fullgöra sina skyldigheter bara genom att hänvisa till att förutsättningarna för konvertering föreligger.<sup>34</sup> Vill transportkunden fasthålla vid fullgörelse, i den mån sådan kommer att visa sig vara möjlig, står det honom därför fritt.

Den svenska järnvägstrafikstadgan föreskriver i 61 §, att transportkundens rätt att anse godset förlorat inträder inom en månad efter utgången av avtalad leveransfrist eller, om sådan ej avtalats, sex veckor efter det att järnvägen mottagit godset för befordran. Bortsett från de ändrade reglerna om leveransfrister, motsvarar bestämmelsen järnvägstrafikstadgan 1925 § 83; proceduren beskrevs närmare i § 84.

Lufträtten står, genom sin uppläggning att helt hänföra dröjsmåls-

<sup>31</sup> Jfr Nánássy & Wick s. 207.

<sup>32</sup> Prop. 1968: 132 s. 20–21, 45; SOU 1972: 24 s. 104 högerspalten.

<sup>33</sup> Prop. 1968: 132 a.st.

<sup>34</sup> A.st.



skador under sakskadereglerna (Warszawakonventionen art. 19), i en särställning. Sakskadereglernas tillämplighet på dröjsmål måste innebära, att frågan om någon konvertering aldrig kan uppkomma. Man kan inte gärna förvandla något till det som det redan är.

Sjörätten saknar uttryckliga regler om konvertering till totalförlust. Men här uppkommer problemet om konvertering likaväl som i landtransporträtten, nämligen under sådana rättssystem där dröjsmålskadorna kan följa särskilda regler om dröjsmålsansvar (jfr tidigare tolkning av den svenska sjölagen 130 §, behandlad nedan Kap. IX: 6). Avsaknaden av en reglering kan inte antas innebära, att en dröjsmålskada alltid förblir en dröjsmålskada.<sup>35</sup> Det är nämligen uppenbart, att man någonstans i tiden måste uppgge tanken på att fullgörelse verkligen kan komma att äga rum, och dröjsmålet har då övergått till icke-uppfyllelse. Efter vilka bedömningar denna omkvalificering skall ske sägs emellertid ingenting om i det sjörättsliga lagmaterialet.<sup>36</sup>

Godsets egen beskaffenhet kan vara sådan, att dess ekonomiska användbarhet minskas eller försvinner på kort tid. Ett exempel är att frukten ruttnar. Situationen övergår då redan på denna faktiska grund från dröjsmål till totalförlust, som regleras av de transporträttsliga bestämmelserna om sakskadorna. Men hur skall man göra, när godset inte själv kan så att säga sätta punkt för dröjsmålet?

En domstol, som ställs inför uppgiften att sätta en tidsgräns för dröjsmålsansvaret i sjörätten, är tydligen hänvisad till att göra så efter ett fritt skön under hänsynstagande till samtliga omständigheter i det aktuella fallet ävensom till det föreskrivna förfaringssättet i landtransporträtten, den enda tillgängliga förebilden. Någon praxis på området, som har utbildat riktlinjer för denna bedömning, finns heller inte.

<sup>35</sup> Jfr E. Selvig i AFS Bd 7 s. 279–280 och 328. Det finns därför skäl att ta avstånd från följande uttalande i förarbetena till lagen om vägfraktavtal, SOU 1972: 24 s. 102: "Något stöd för en presumtion att godset gått förlorat torde i motsvarande fall inte kunna hämtas ur den för inrikesbefordran gällande okodifierade biltransporträtten. För närvarande torde således bifall till varuhavarens ersättningsanspråk i princip förutsätta, att han visar att godset verkligen gått förlorat, varvid dock den omständigheten att lång tid förgått utan att godset utlämnats självfallet utgör ett indicium för dess förlust."

<sup>36</sup> Jfr SOU 1930: 25 s. 67: "På prövning i det särskilda fallet måste tydligen här (sc. lagstiftningen om upplagshus) liksom på sjörättens område bliva beroende, huru lång tid efter en varas efterfrågande skall förflyta, för att vederbörande bör äga anse den som förlorad."

Vårdskador, liksom skador på grund av manko, preskriberas på ett år enligt Haaglagen 3 § 6 mom. 3 st. och sjölagen 284 § p. 3. Dröjsmålsansvaret omfattas däremot alls icke av dessa preskriptionsregler.<sup>37</sup> Remediet mot att dröjsmål skulle bestå oförändrat *ad infinitum* erbjuder i stället just konverteringen till totalförlust. Ett dröjsmål, som har bestått i över ett år, måste rimligen likställas med totalförlust. Denna uppfattning torde vara höjd över all diskussion.<sup>38</sup> Men det är inte sådana mycket långa dröjsmål, som innebär problem, ty gränsen måste antas vara dragen betydligt tidigare. Preskriptionsfristen är nämligen inte den tidsram man har att utgå från. Den naturliga, för att inte säga självfallna, utgångspunkten är i stället transportfristen. Där denna har (väsentligen) överskridits, är man inne i ett tidsrum, som betecknas som (relevant) dröjsmål (ovan Kap. V). Detta kan omfatta en lika lång tidrymd som transportfristen, sammanlagt alltså den dubbla transportfristen, eller mera, men någonstädes på skalan blir dröjsmålet till den grad oskäligt, att dröjsmålsansvaret inte kan sträcka sig längre utan måste övergå i en totalförlust. *Konverteringspunkten ligger med andra ord på det ställe på tidsaxeln, där transportören har överskridit även slutpunkten för den "oskäliga transporttiden". Utrymmet för dröjsmålsreglernas tillämpning sträcker sig därför från dröjsmåls punkten till konverteringspunkten.*

Järnvägssystemet kan lämna viss ledning för bedömningen, och en analogi med järnvägsrättens regler — givetvis icke i detalj utan blott i själva grunduppläggningsen — är idag på grund av den ökade snabbheten även i sjötransporter bättre motiverad än vad den var förut.

Grafiskt kan det angivna förhållandet återges på sätt som skett i vidstående skiss (fig. 2).

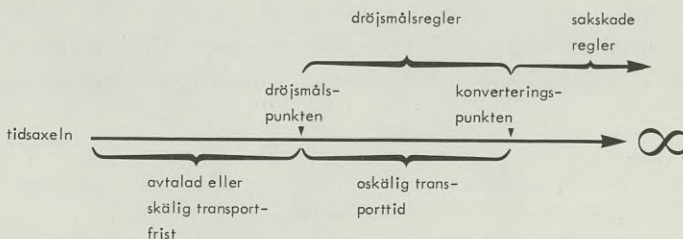


Fig. 2.

<sup>37</sup> Jfr ovan under 2 mot slutet.

<sup>38</sup> Möjligen med undantag av så säregna fall som att godset har blivit "infruset" i Suezkanalen.



### 6. *Konverteringspunkt och preskriptionspunkt*

I samband med diskussionen om gränsen mellan icke-uppfyllelse och dröjsmål (ovan under 2) framkom, att fråga om när preskriptionsfrist börjat att löpa kan uppkomma. Det finns därför skäl att i detta sammanhang redovisa några synpunkter på frågan, hur preskriptionsinstitutet fungerar vid olika typer av skador, för att därmed belysa dröjsmålsskadornas särskilda karaktär. Konverteringsfrist och preskriptionsfrist är två tidsmått, som måste relateras till varandra, och därmed även konverteringspunkt och preskriptionspunkt.<sup>39</sup>

Huvudregeln är alltid, att preskription börjar att löpa från fordrans uppkomst, en tidpunkt som kan benämnas preskriptionspunkten. I fråga om skadeståndsfordringar anses dessa uppkomma i och med den skadliga effektens inträde.

Om nu denna regel appliceras på transportöransvar i olika skadesituationer, har man skäl att skilja mellan tre olika grupper av fall.

Gäller det en sakskada på gods och skadans uppkomst kan fastställas i tiden (man vet när skadan uppkommit), är det lätt att följa huvudregeln. Kan skadans uppkomst ej fastställas i tiden, utan den kan ha inträffat när som helst under det att godset varit i transportörens vård, bildar tiden för den faktiska utlämningen den naturliga startpunkten för preskriptionsfristen. Det är vid denna tidpunkt, som mottagaren övertar godset i sin vård och kan undersöka dess fysiska tillstånd, eventuellt reklamera där skäl finns därtill. Det faktiska utlämnandet kan i tiden ligga både före och efter dröjsmåls punkten, dvs. den tidpunkt då transportfristen utlöper.

Den andra gruppen av skadefall är den, som kan rubriceras som totalförlust av gods. Är det fråga om totalhaveri av både transportmedel och gods, är den sökta tidpunkten, nämligen haveriet, i praktiken lätt att fastställa.<sup>40</sup> I annat fall finns det inte längre något faktiskt utlämnande att falla tillbaka på. I stället kan man konstruera en hypote-

<sup>39</sup> Med sistnämnda term avses alltså den punkt, varifrån preskriptionstiden börjar att löpa, ej den tidpunkt då preskription inträder.

<sup>40</sup> Detta gäller även där ett fartyg har "spårlöst försvunnit", nämligen på grund av att den ständiga radiokontakten med fartyget plötsligt upphör och därmed ungefärligen utpekar den sökta tidpunkten. Någon bestämning exakt på minuten är ju inte nödvändig på samma sätt som när enligt ärvdabalken 1 kap. 2 § fråga uppkommer, huruvida den ene har överlevt den andre.

tisk tidpunkt av motsvarande art, nämligen tidpunkten när godset borde ha utlämnats (constructive delivery).<sup>41</sup>

Den tredje gruppen av skadefall är de, där godset alltför sent har ställts till mottagarens förfogande. Den annorlunda strukturen hos dessa fall måste bli avgörande för frågan, när preskriptionsfristen börjar löpa. Skadan uppkommer ju inte på godset utan först på grund av ett över-skridande av dröjsmåls punkten, denna må vara bestämd såsom slutet av en direkt i tidsmätt fixerad transportfrist eller som slutet på en med hjälp av en skälighetsbedömning fixerad transportfrist. Om godset faktiskt utlämnas senare, och därmed alltså för sent, blir preskriptionspunkten även här den tidpunkt, när godset borde ha levererats (constructive delivery). Om särskild transportfrist har avtalats eller eljest fixerats direkt i tidsmätt, är väl denna tidpunkt lätt att fastställa; om den endast innebär slutet av den skäliga transportfristen, är den givetvis mera vag och lämnar alltså en viss marginal åt en domstol, som måste precisera densamma.

För att undvika denna osäkerhet kunde man ifrågasätta att som utgångspunkt för preskriptionsfristen i stället välja den enda verkligt fasta tidpunkt som erbjuder sig, nämligen den när transportören omhändertog godset för transport. Häremot talar, att det onekligen förefaller synnerligen ologiskt att välja den första minuten prestationen verkligen börjar fullgöras, när det gäller utslocknandet av motpartens krav på prestation. En allvarligare invändning är, att själva transporten kan ta så olika lång tid i anspråk, vilket skulle föra till konsekvensen att den effektiva preskriptionstiden skulle bli olika lång i stället för samma tidsfrist, oavsett transportens längd. Denna lösning har trots detta valts i Romtexten av förslaget till TCM-konvention, dock utan att den påtalade konsekvensen därvid uppmärksammades.<sup>42</sup>

Vissa skäl talar tydligen för att man håller sig till transportfristens slut, hur nu denna tidpunkt skall bestämmas, när man beräknar preskriptionsfrister. För att kunna omfatta både fall av för sent framkommet

<sup>41</sup> I Haagreglerna 3 (6) heter det: ". . . one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered." Jfr Prop. 1968: 32 s. 35 nederst: "den tid då godset kommer fram eller rätteligen borde ha kommit fram . . ."

<sup>42</sup> I Romtexten till TCM-konventionen heter det i art. 16: "In case of total loss of the goods, the period shall begin to run two months after the goods have been taken in charge by the CTO."



gods och fall av totalförlust under transportfristen, måste regeln utformas så, att den relevanta tidpunkten bestäms till *antingen den tid då godset faktiskt ställdes till mottagarens förfogande eller den tidpunkt då godset skulle ha ställts till mottagarens förfogande* (constructive delivery). I det fortsatta arbetet på en TCM-konvention modifierades preskriptionsregeln i överensstämmelse härmed.<sup>43</sup>

Men de ibland uppträdande svårigheterna att fastställa tidpunkten, när godset borde ha ställts till mottagarens förfogande på den slutliga bestämmelseorten, har påtalats i både den norska och den svenska regeringens svar på ett frågeschema, utsänt av UNCITRAL i samband med deras arbete med Haagreglernas revision.<sup>44</sup> För att säkra en enhetlig tolkning av olika förekommande tidsfrister förefaller det finnas starka skäl för att i stället ta den nyss angivna *konverteringspunkten till utgångspunkt även för beräkning av preskriptionstid i fall av totalförlust*. Så hade, i arbetet på TCM-konventionen i regi av IMCO/ECE, inte skett när dröjsmålsregler först infördes i förslaget. Tvärtom stadgades (art. 10 bis para 3), att tidpunkten för konvertering till totalförlust skulle förläggas till sextio dagar efter dröjsmålspunkten, i fall av skäligen transportfrist alltså dennas utgång.<sup>45</sup> Då relevant dröjsmål inträder först vid ett väsentligt överskridande (Kap. V: 8) av en gräns, som i och för sig — där annat ej bestämts — beror på en skälighetsbedömning (Kap. V: 2), kan fastläggandet av den sökta tidpunkten utfalla olika i fråga om preskriptionspunkten och konverteringspunkten, i varje fall där detta inte sker i en och samma process. En hopkoppling mellan dessa båda tidpunkter skulle förhindra olika tolkningsresultat. Vidare ligger den faktiska utlämningen, vare sig den är rättidig eller försenad, annorlunda i tiden än ”constructive delivery”, som alltid måste överensstämma med dröjsmålspunkten. På svenskt initiativ<sup>46</sup> infördes också en skrivning, som för fall av totalförlust utbytte alternativet ”constructive delivery”-punkten plus

<sup>43</sup> Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft convention on the combined transport contract, Doc. TRANS/370, CTC/III/1, Annex 1, Art. 16: ”In the event of total loss of the goods, this period of time shall commence to run sixty days after the date on which the goods should have been made available for delivery to the consignee by the CTO.”

<sup>44</sup> Doc. UN LE 133 (5), 18 July 1972.

<sup>45</sup> Joint etc., TRANS/Conf. Room Doc. 118, 30 June 1971.

<sup>46</sup> Joint etc., Doc. CTC IV/11.

sextio dagar mot konverteringspunkten.<sup>47</sup> Det förefaller också vara konsekvent att låta preskriptionstiden för kravet börja löpa i och med att detta uppnått sin slutliga klassificering som ett krav under sakskaderegler — dessförinnan var ju dröjsmålsreglerna tillämpliga och kravet då enligt vissa transporträttsliga ansvarssystem helt annorlunda utformat.

Det sagda kan sammanfattas grafiskt i vidstående skiss (fig. 3).

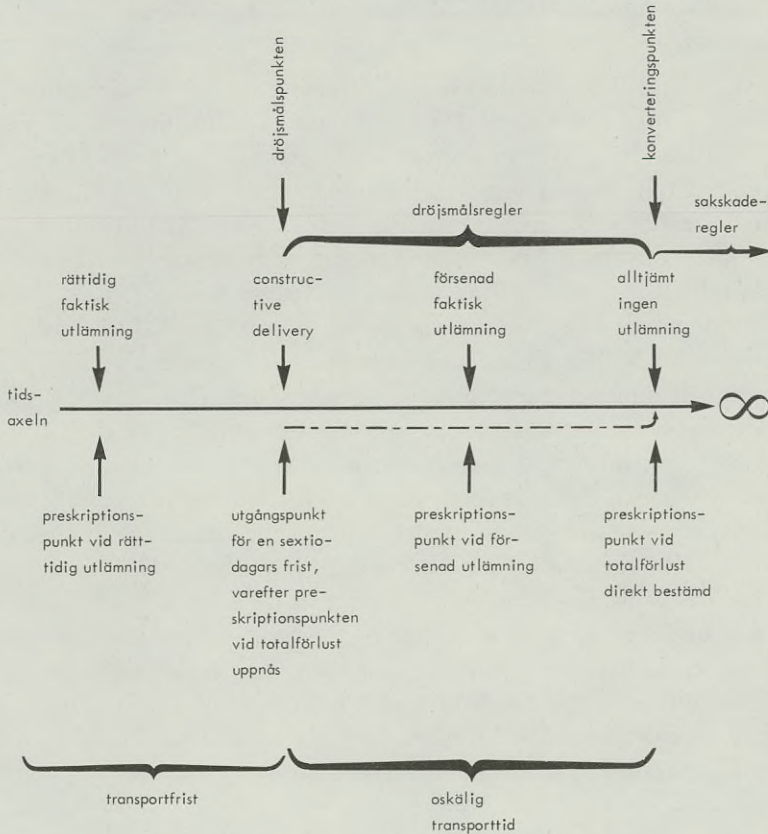


Fig. 3.

<sup>47</sup> Joint etc., Doc. CTC IV/WP. 9/Add. 1: "... commence to run at the day on which, according to the provision of paragraph 3 (read 4) of Article 10bis, the claimant has a right to treat them as lost."



## Kapitel VII

### ORSAKER TILL DRÖJSMÅL

#### 1. Inledning

Orsakerna till en inträffad försening av transportavtalets fullgörande kan vara av många olika slag.<sup>1</sup> De kan vidare vara lokaliserade till vilket stadium som helst av transporten: lastningsskedet, själva förflyttningen av godset från avsändningsort till mottagningsort eller lossningsskedet. När det gäller successiva transporter (nedan Kap. X) tillkommer som ytterligare tidsskeden av transporten vad som brukar betecknas som omlastning och mellanlagring mellan två led av transporten.

Sjörättspraxis kan visa upp en provkarta på olika skäl till inträffade förseningar.<sup>2</sup> Vanligen handlar det om fartygscentrerade certepartitransporter och inte om godscentrerad styckegodsfart, men exemplen kan lika väl tjäna till illustrationer av vad som kan inträffa i all slags styckegodsfart, däri inbegripet snabba systemtransporter av skilda slag (containersystem och liknande företeelser). I fråga om övriga transportmedel har styckegodstransporterna stått i centrum för juristernas intresse och därför tryckt sin stämpel på den rättsliga regleringen på ett annat sätt än när det gäller sjörätten. Även rättspraxis på land- och lufttransporträttens områden uppvisar åtskilliga exempel på orsaker till dröjsmål.

En översikt över dessa olika orsaker bidrar till att karakterisera dröjsmålssituationerna och därmed också den miljö, i vilken transporträttens dröjsmålsregler används. En mera djupgående analys av orsaksproblemen i hithörande skadesituationer är däremot inte åsyftad.

---

<sup>1</sup> Jfr t.ex. Almindelige vilkår for tidstapsforsikring av 1972 (Bergen 1973) s. 15. Termen skadeorsaker används i sammanhang som dessa i en vag bemärkelse såtillvida, att ställning därmed inte tas i förväg till frågan, om orsakssammanhang och adekvans föreligger i förhållande till den skadliga effekten i den enskilda situationen. Jfr Hj. Karlgren, Produktansvaret (Sthlm 1971) s. 102.

<sup>2</sup> En rikhaltig exempelsamling erbjuder den utförliga framställningen om olika former av bekvämlighetsdeviationer hos Krüger § 5.2.

## 2. *Dröjsmål på avsändningsorten*

I lastningsskedet kan försening uppkomma av tre principiellt olika grunder: den ena att vederbörligt transportmedel inte anlånt till eller inte avgår från avsändningsorten såsom beräknat, den andra att godset oberoende härav förblir liggande utan att lastas som beräknat, den tredje att lastningen bedrivits med långsamhet.

I sjörätten har sedan gammalt — såsom framgår (ovan Kap. II) av de historiska notiserna — intresset koncentrerats kring det förstnämnda typfallet, alltså att fartyget inte har ankommit till lastningshamnen på utsatt tid eller i varje fall inte är färdigt att inta last. Dessa två situationer reglerades uttryckligen ännu i 1891 års sjölag, sådan denna lydde före 1936 års sjölagsändringar, varvid man tog sikte på sådana fall där transportavtalet innehåller bestämmelse angående tiden för lastningens början.<sup>3</sup> Skälen till transportmedlets försening kan i sin tur vara mångskiftande. Rättspraxis kan uppvisa så olikartade skäl som att fartyget inte ens har blivit färdigbyggt (ND 1948 s. 481 SöHa), att lastningen försenats på grund av att bristande sjövärdighet hos fartyget först har måst avhjälpas (ND 1940 s. 152 SHD), att trafikanhopning rått i lastningshamnen (ND 1955 s. 93 FHD), att fartyget ankommit sent i förening med påföljande arbetsfri helgdag (ND 1949 s. 458 V. Landsret) och att — en ofta inträffande situation — fartygets ankomst försenats av mellanresa (ND 1942 s. 481 SöHa, 1944 s. 316 SöHa, 1951 s. 24 V. Landsret, 1954 s. 428 SöHa och 1955 s. 424 SöHa). Vidare kan fartygets lastning ha fördröjts genom en mellankommande nödvändig reparation, varvid en fråga naturligtvis blir hur omfattande och definitiv en sådan får vara med hänsyn till transportkundens intresse av att få sin transport genomförd så snabbt som möjligt (ND 1951 s. 163 HovRV Sv och 1962 s. 68 norsk skiljedom). I tidsbefraktningssituationer har transportören en klar plikt att över huvud ekonomisera med tidsbefraktarens tid (sistnämnda dom), och samma princip måste antas gälla transportkundens tid vid styckegodsbefraktning.

Om en försening i lastningsskedet inte har att göra med själva transportmedlets rättidiga ankomst och lastning, är grunden ofta att söka i att godset över huvud inte har kommit med den avsedda transportlägenheten utan blivit kvarliggande i terminalen på avsändningsorten. Detta kan i sin tur alltjämt bero på transportmedlet, nämligen dess

<sup>3</sup> Jfr Wikander, Sjölagsändringar s. 181.



bristande lastkapacitet. Sålunda kan en rest av ett parti bli kortskeppat på grund av att ett fartygs skeppsrum inte helt har räckt till (ND 1968 s. 35 SöHa). Men det kan också bero på organisationen och hanteringsrutinen i själva terminalen. Inte minst i samband med upprättande av nya terminaler för flygfraktgodis kan detta förekomma. Även om inte viss tidtabellsenlig förbindelse avtalats, har den transportkund som väljer flygfrakt rätt att räkna med att godset börjar transporteras så snart som det är praktiskt möjligt och inte blir kvarliggande någon längre tid. Har godset blivit kvarliggande, uppkommer från transportkundens sida sett ett dröjsmål. Somliga har hävdad, att luftbefordringskonventionens regler härom endast skulle avse den konkreta flygresan och dess genomförande. Men den vanligen hyllade meningen synes vara, att transportörens dröjsmålsansvar omfattar även den situationen, att godset har blivit kvarliggande eller i varje fall alltför sent har påbörjat flygresan.<sup>4</sup>

### 3. *Dröjsmål under själva resan*

Vad sedan beträffar själva resan, dvs. vad som brukar kallas fortskaffningsskedet, kan även här varierande orsaker till försening föreligga. Den svenska luftbefordringslagens motiv påpekar, att dröjsmål vid luftbefordran alltid måste "anses föreligga, om fartyget inte är i rätt tid på bestämmelseorten".<sup>5</sup> Det är härvid, fortsätter motiven, egalt om anledningen till förseningen är att flygplanet ej avgått i rätt tid, att det hållit otillräcklig fart under flygningen eller att ej medgivna avbrott under resan företagits.

Den närmast lastningsskedet liggande gruppen av fall är de, där befälhavaren "underlåter att sörja för att fartyget, så snart lasten intagits och nödiga handlingar avlämnats, kan antråda resan eller om han utan giltig anledning fördröjer resans anträdande."<sup>6</sup> Redan 1667 års sjölag inskräppte skepparens plikt att "icke försumma någon god vind att segla" (skeppslegobalken 10 kap.), i överensstämmelse med den då allernärast avgångsmodellen (ovan Kap. II: 4).

Nästa grupp av fall rör genomförandet av själva resan. Sjörettspraxis uppvisar exempel på att dåligt väder försenat resan (ND 1940 s. 88 DHR) liksom reducerad fart av andra skäl (ND 1959 s. 64 Bergen byrett

<sup>4</sup> Se härom närmare ovan Kap. V: 6 med hänv.

<sup>5</sup> Wikander, Luftbefordringslagen s. 41.

<sup>6</sup> Wikander, Sjölagsändringar s. 182 överst.

och 1969 s. 1 norsk skiljedom). En vanlig situation är, att resan fördröjts av företagen deviation i meningen geografisk avvikelse från närmaste sedvanliga resroute. Närliggande är det fall, att förseningen uppkommit genom att fartyget vid tidsbefraktning för redarens egen räkning medtagit last till reparationshamn eller liknande (ND 1952 s. 286 och 1953 s. 299 DHR).<sup>7</sup>

Försening kan vidare uppkomma därför att lossningshamnen, t.ex. på grund av ishinder, inte kan uppnås utan ersättningshamn måste uppsökas (ND 1957 s. 1 DHR och 1965 s. 263 FHD). Resan kan också avbrytas av rena olyckshändelser eller därför att fartyget hindras från att anlöpa sin destinationshamn på grund av naturkatastrof, såsom jordbävning.<sup>8</sup>

#### 4. *Dröjsmål på bestämmelseorten*

Slutligen har man att uppmärksamma den grupp av fall, där förseningen uppkommit efter transportmedlets ankomst till bestämmelseorten. Orsakerna kan då vara många. Exempel erbjuder fall av långsamhet vid lossningen (jfr ND 1939 s. 190 V. Landsret, 1941 s. 299 Åbo HovR, 1948 s. 635 SöHa, 1950 s. 440 DHR och 1962 s. 346 SöHa), en omständighet som i praktiken är ofantligt svårbevisad, vidare annan felaktighet vid godshanteringen i terminalskedet eller införselbud och liknande rättsliga hinder för utlämning. Utlämnande till fel mottagare utgör däremot normalt ingen dröjsmålssituation utan konstituerar ett utlämningsansvar.<sup>9</sup>

#### 5. *Avgränsningen av ansvarsgrundande dröjsmål*

Denna låt vara summariska genomgång har klart visat, att dröjsmål vid transportavtal kan förorsakas av de mest skiftande omständigheter. Man kan ställa frågan, i vad mån det i materialet kan urskiljas någon juridisk-teknisk ändamålsenlig gräns mellan ansvarsgrundande dröjsmål och övriga dröjsmål.

Somliga orsaker är sådana, att en omsorgsfull transportör med användande av rimlig aktsamhet borde ha kunnat undvika hindret för avtalets fullgörande i rätt tid. För att ta ett exempel: med bättre kontroll

<sup>7</sup> Jfr O. Riska, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart (Hfors 1964) s. 242.

<sup>8</sup> Jfr K. Selmer i Cargo insurance s. 19.

<sup>9</sup> Jfr Grönfors, Successiva transporter s. 36 f.



över godshanteringen kunde godset ha kunnat komma med första transportlägenhet och undgått att ha blivit kortskeppat. Andra orsaker är sådana, att de inte ens med iakttagande av den allra största rimligen krävda aktsamhet skulle ha kunnat undvikas. Ett exempel: fartyget har i samband med hot om krigsutbrott blivit rekvirerat av statlig myndighet.<sup>10</sup> Denna skillnad utnyttjas vid gränsdragningen kring allt ansvar för force majeure. Regeln bygger då på att alla händelser kan kvalificeras som endera ansvarsgrundande eller icke. Praktiskt sett är det ibland inte möjligt att avgöra, vad som är orsaken till ett uppkommet dröjsmål — godset har t.ex. helt enkelt försvunnit utan att man vet varför.<sup>11</sup> Regeln om klassificeringen av orsaker måste därför kompletteras med en presumptionsregel av innehåll, att orsaken in dubio antas vara ansvarsgrundande eller icke-ansvarsgrundande. Så utformat kan ett ansvar för dröjsmål fås att fungera.

Klassificeringen av orsakerna kan även ske så, att vissa orsaker anses ligga närmast transportören, som därför får bära åtminstone flertalet konsekvenser därav, medan andra orsaker anses ligga närmast transportkunden. Denna uppsortering av orsakerna i två riskgrupper, vardera anknuten till "sin part", utgör i själva verket en sedan länge godtagen juridisk teknik. De nordiska sjölagarna reglerar överliggjetidsersättning (demurrage) genom att bygga reglerna därom på en sådan riskfördelningstanke; det lämpliga i denna teknik, jämförd med de tekniker som vissa andra sjörättssystem begagnar, har livligt försvarats och utvecklats av Tiberg i hans stora arbete om demurrage.<sup>12</sup> Motsvarande tankegångar har Ramberg utvecklat med avseende på hävning av sjöfraktavtal. Han utvecklar sin syn på fördelningen av riskerna mellan fartygets sfär och lastägarnas sfär. Som metod vill han använda en till föreliggande fakta i typsituationerna nära anknuten "realistisk" metod i stället för mer eller mindre krystade uttydningar av "partsviljan".<sup>13</sup>

Hur en tillämpning av motsvarande teknik i fall av dröjsmålsansvar skulle te sig kan illustreras av följande rättsfall.

*ND 1960 s. 506 NHR.* Målet angår en transportförsening av 560 famnar träkubb från Finland till Norge. När partiet slutligen kunde skeppas, hade

<sup>10</sup> Jfr K. Selmer i *Cargo insurance* s. 19.

<sup>11</sup> Jfr Selmer, a.st.

<sup>12</sup> H. Tiberg, *The law of demurrage* (2. ed. Sthlm 1970) s. 60 ff.

<sup>13</sup> Ramberg, särskilt s. 432 ff. Jfr Jørgensen s. 143, 146–148, och ur äldre rättslitteratur J. N. Lang, *Finlands sjörätt 1* (Hfors 1915) s. 387–388.

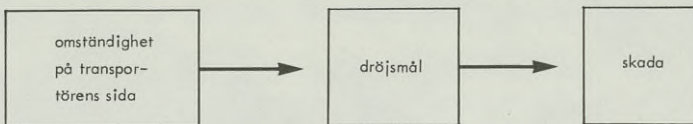
ett årsskifte passerat, varvid en exportavgift på tråkubb hade införts i Finland. Befraktaren krävde, att hans utlägg med anledning av den nya tullen skulle återbetalas av transportören. Detta krav avvisades, i det att det var avlastarens förhållanden som medförde att lasten blev skeppad först efter årsskiftet. Situationen passar synnerligen väl för att avgöras på basis av en bestämning, på vilkendera partens sida en viss risk skall placeras.

*SAS v. Wucherpfennig*, ZfL 1955 s. 226, JALC 1955 s. 352 Landgericht Hamburg. Försening uppkom, sedan flygtransport utförts tidtabellsenligt och godset utlämnats till tullmyndigheten på bestämmelseorten. Ingen kausalitet förelåg därför mellan dröjsmålet och flygbolagets agerande. Någon särskild anledning för flygbolaget att förehålla tullverket den brådskande karaktären av sändningen ansågs inte föreligga, därför att allt luftburet gods, vilket ju betingar i jämförelse med övriga transportmedel hög frakt, i och för sig alltid indikerar behovet av snabbhet.

Om man på nu anført sätt avgränsar sådana omständigheter, som är "på transportörens sida", från sådana "på transportkundens sida", kommer man fram till en enkelt uppbyggd regel om dröjsmålsansvar. I två hänseende måste göras en kausalitetsbedömning, nämligen med avseende på förhållandet dels mellan en på antytt sätt kvalificerad omständighet och det uppkomna dröjsmålet, dels mellan dröjsmålet och skadan. Utöver dessa kausalitetsbedömningar ligger avgränsningen av de ersättningsbara fallen just i den inledande kvalificeringen av omständigheterna såsom liggande på transportörens sida.

Regelns uppbyggnad kan illustreras med vidstående bild (*fig. 4*), där varje pil betecknar kausalitet.

Så klara i uppbyggnaden är dessvärre inte de vanliga dröjsmålsreglerna. Den modell av dröjsmålsbegreppet, som tidigare (Kap. V) presenterats, innebär sålunda, att kvalificeringen av de ifrågavarande omständigheterna sker inom ramen för skälighetsbedömningen vid fastställande av transportfristens längd genom att man tar hänsyn till de konkreta omständigheterna i det enskilda fallet och inte bara schablonmässigt till typsituationen. Om vid en sjötransport särskilt hårt väder



*Fig. 4.*



orsakat dröjsmål, skulle denna omständighet i och för sig kunna kvalificeras som liggande på transportörens sida, men detta blir överflödigt enligt modellen, där det särskilt hårda vädret med en konkret bedömning tillskrivs effekten att utsträcka transportfristens längd med en tid som motsvarar en aktsam transportörs fördröjning på grund av dylikt väder. Om regeln är utformad som en regel om presumtionsansvar tillkommer, att culpabedömningen sker med hänsyn till den föreliggande situationen med särskilt hårt väder, vilket då kan utgöra ansvarsbefriande ursäkt — man hamnar i vad förut (Kap. V: 4) kallats den dubbla aktsamhetsbedömningen. Skulle en kvalificering av de dröjsmålsutlösande omständigheterna därtill ske på nyss antytt sätt, skulle man inte mindre än tre gånger ta hänsyn till det särskilt hårda vädret. En sådan upplägning av regeln kan aldrig gagna klarhet och reda.

Om man accepterar den förut presenterade modellen för dröjsmålsbegreppet som ett ändamålsenligt arbetsinstrument vid tidsfristens bestämmande via en skälighetsbedömning måste man därför samtidigt avvisa tanken på att enbart klassificera de dröjsmålsutlösande omständigheterna för att därmed avgränsa de relevanta situationerna.

## Kapitel VIII

### OLIKA TYPER AV DRÖJSMÅLSSKADOR

#### 1. *Inledning*

De skador, som är ersättningsbara under reglerna om dröjsmålsansvar, är principiellt blott sådana som den skadelidande enligt inom skadeståndsrätten allmänt gällande bevisregler kan visa har orsakats på grund av dröjsmålet. Ibland uttrycks detta så, att ersättning kan krävas för tidsintresset.<sup>1</sup> Det måste alltså föreligga orsakssammanhang mellan det ansvarsgrundande dröjsmålet och skadan.<sup>2</sup>

Vad blir det då för typer av skador, där sådant orsakssammanhang kan påvisas föreligga? Och skall ersättning aldrig utgå, där transportkunden inte kan bevisa att han lidit någon skada? Den första frågan undersöks i detta kapitel (2-5), som avslutas med att ta ställning även till den andra frågan (6).

#### 2. *Allmänt om dröjsmålsskadornas anatomi*

Motiven till sjölagsbestämmelsen om dröjsmålsansvar i 130 § enligt 1936 års sjölagsändringar innehåller ingen som helst diskussion rörande de olika typer av skador, som dröjsmål med transportavtalets fullgörande kan orsaka. Ej heller i samband med den grundläggande diskussionen om hävning vid dröjsmål enligt 126 § redovisar motiven något om tänkbara skadetyper. De norska sjölagsmotiven gör däremot några antydningar genom att dra upp gränslinjen mellan sakskada och dröjsmålsskada så som redan angivits inledningsvis (Kap. I: 7) och därefter ge några exempel på skadetyper som kan bli aktuella och ersättningsbara, såsom lagrings- och omlastningskostnader.<sup>3</sup> Men någon systematisk överblick erbjuder dessa anmärkningar inte.

<sup>1</sup> Jfr t.ex. Jørgensen s. 174. Termen tas ibland i denna vidsträckt bemärkelse, ibland i en mera begränsad.

<sup>2</sup> Jfr t.ex. Carver 2 s. 624.

<sup>3</sup> Innstilling fra den Kgl. Kommisjon til revisjon av sjøfartsloven (Oslo 1936) s. 57-58.



Större systematiska anspråk har kanske redogörelsen hos Carver, som skiljer mellan fem olika kategorier.<sup>4</sup> Dessa förefaller emellertid mest vara en praktisk och pragmatisk sammanfattning av rättsfallsmaterialet, utan att någon genomgående indelningsgrund kommer till synes.

Ett sätt att få ett grepp om vad man skulle kunna kalla dröjsmåls-skadornas anatomi är att utgå från de fem grundelementen vid en transport: avsändaren, transportören, godset, transporten och mottagaren. Dessa fem grundelement kan också sammanfattas med termerna avtalsparterna, objektet och prestationen.<sup>5</sup> Av avtalsparterna blir i detta sammanhang avsändaren och transportören aldrig aktuella. Beträffande avsändaren förutsätter nämligen transportörens dröjsmålsansvar, att godset har överlämnats av avsändaren till transportören eller dennes representant och att transportfristen har börjat att löpa.<sup>6</sup> Om avsändaren lider någon skada genom det uppkomna dröjsmålet, så blir det bakvägen från mottagaren räknat, t.ex. genom att denne på grund av köpavtalet krävt avsändaren, som i sin tur önskar rikta ett krav mot transportören. Skador som transportören själv lider är det nu över huvud aldrig fråga om, eftersom det gäller att undersöka skadetyper då transportören kan vara ansvarig (inte berättigad att själv uppbära någon form av kompensation, t.ex. bortfall av frakt helt eller delvis). Återstår därför de tre elementen godset, transporten och mottagaren.

<sup>4</sup> Carver 2 s. 1189, där följande fem kategorier redovisas:

- (1) Loss by being deprived of the use of the goods, or their value.
- (2) Loss by their deterioration or wasting, owing to delay.
- (3) Loss by a fall in the market value of the goods at their destination.
- (4) Loss of profits, and liabilities incurred upon a sale or contract for the use of the goods at their destination.
- (5) Loss by being prevented from using other property through want of delayed goods.

<sup>5</sup> Vid transportavtal är objektet (godset) och prestationen (transporten) åtskilda, under det att vid vanliga entreprenadavtal prestationen går ut på framställandet av ett objekt för avtalet (hus, fartyg etc.).

<sup>6</sup> Ett tänkbart undantag är, att i transportörens utlovade prestation ingår även att i rätt tid leverera en tom container till avsändaren, för att denne skall utföra stuvningen före transporten. Containern blir försenad, med påföljd att dröjsmål uppkommer med avseende på transporten i dess helhet. Det kan emellertid ifrågasättas, om tillhandahållandet av en tom container skall betraktas som en del av transportavtalet eller som en separat prestation med avseende på lastningsskedet. För det senare synsättet talar onekligen, att transportfristen lämpligen bör anses börja löpa först i och med att transportören omhändertagit den färdigstuvade containern för transport.

I detta kapitel skall lämnas en översikt över olika förekommande skadetyper, uppdelade efter deras hänförlighet till något av dessa tre element. Som exempel skall särskilt anföras belägg ur nordisk sjörättspraxis från senare år.

### 3. Till godset hänförliga skadetyper

Skadetyper, som är hänförliga till själva det transporterade godset, behöver inte nödvändigtvis ta sig uttryck i fysisk förstörelse av detsamma och därför frångiljas de rena dröjsmålsskadorna. Det kan också hända, att godset kommer fram i oskadat skick men så sent, att dess ekonomiska värde har minskat eller rent av helt upphört. Inom ramen för allmänna skadeståndsregler i svensk rätt är förlorad handelsvinst på grund av dröjsmål ersättningsbar.<sup>7</sup> Skolexemplet härpå, ofta anført i doktrinen, är säsongvaror som anländer när säsongen upphört och därför inte längre är möjliga att avyttra: ett parti torkad klippfisk anländer till en medelhavshamn efter fastetidens slut eller en sändning julgransprydnader kommer fram till bestämmelseorten först i mitten av januari månad, många andra exempel att förtiga.<sup>8</sup> Vi har då kommit över på de rena dröjsmålsskadornas område.

*AfL Bd 4 s. 146 V.* Landsret. Ett parti lodenrockar sändes från Österrike till Danmark och skulle förevisas på ett inköpsmöte, som hölls en gång i halvåret, men anlände för sent till visningen. I stället fick köparen-grossisten företa separata representationsresor till kunderna-detaljisterna för att visa upp rockarna. Härigenom uppkom betydande extra kostnader.

Landsretten fann, att dessa kostnader, som ostridigt uppkommit som en följd av förseningen i transporten, inte varit inadekvata och utdömde ersättning.

Hit hör de sällsynta fall, då godset måste anlända vid en i förväg bestämd sista tidpunkt, om det såsom avsetts skall kunna användas för sitt speciella ändamål. Ett utmärkt exempel erbjuder förslag till en arkitekttävling, som måste vara inne före en bestämd förfallotid för att få medtagas i bedömningen.

*Engeli et al. v. Swissair*, RFDA 1955 s. 335, JALC 1955 s. 473 Tribunal de 1re instance de Genève. Flygpaket, innehållande förslag till en internationell arkitekttävling, skulle utan dröjsmål efter framkomsten sändas vidare till slutdestinationen med landtransport och genom försorg av flygbolagets agent. Denne hade uppmärksamats på den särskilda karaktären av transporten,

<sup>7</sup> Jfr t.ex. Prop. 1968: 132 s. 47 överst.

<sup>8</sup> Jfr Grönfors, Befraktarens hävningsrätt s. 9 överst med not 1.



men paketet fördröjdes likväl och kom därför ej i tid för tävlingen. Enligt tillämplig nationell rätt ansågs grov vårdslöshet föreligga, och flygbolaget dömdes att betala 20 000 schw. fr. i skadestånd, varav 15 000 för nedlagt arbete och kostnader och 5 000 som ideellt skadestånd.

Till samma skadetyper hör även den i rättspraxis ganska ofta bedömda situationen, att ett under transportens försening plötsligen uppkommet prisfall på en vara medför, att denna vid framkomsten måste avyttras för ett lägre pris än det den skulle ha betingat, om transporten varit fullgjord i rätt tid. Att dra upp en klar gräns mellan ersättningsbara och icke ersättningsbara skador är uppenbarligen även här en svårbemästrad uppgift. Snabba prisfluktuationer kan förefalla mera vara en risk som bör ligga på någondera parten i ett köpavtal snarare än på transportören. Men samtidigt kan det vara just denne, som orsakar förlusten i den klassiska meningen, att köpeskillingen på grund av marknadspriset alldeles klart hade blivit högre, om förseningen av transporten inte hade kommit emellan. Han kan rent av ha orsakat priset själv i den alldeles påtagliga meningen, att av två laster med exempelvis bananer den första blir försenad och att därför den andra lasten anländer alltför tätt inpå den första. Det därigenom uppkomna stora utbudet på en gång orsakar då ett kraftigt prisfall. Transportören har så att säga satt krokben för sig själv, i den mån han bär ansvaret i denna situation.

I nordisk rättspraxis har problemen med gränsdragningen illustrerats genom ett flertal avgöranden.

*ND 1951 s. 24 V. Landsret.* Detta rättsfall angår ett certeparti avseende en kolimport från Kolberg till Århus. Lastningsdatum enligt detta sades vara den 15 november. Certepartiet var av Baltcontyp, och dess 13 § innehöll en bestämmelse, att "the act of God, The King's enemies, Restraints of Princes and Rulers or peoples, including interferences of Government Authorities or their officials, and Perils of the Seas shall be mutually excepted". På grund av diverse mellanresor blev fartyget försenat och kom till lastningsorten först den 1 december.

På grund av förseningen drabbades befraktaren, som också var mottagare av lasten, av en prisnedsättning på 15 kr. per ton för kolet i enlighet med ett handelsavtal, som i mellantiden hade träffats mellan Danmark och Polen. Täckningsköp av kol från annat håll kunde ej göras.

Domstolen tillerkände befraktaren ersättning för de utgifter denne haft på grund av förseningen. Hänsyn togs härvid till den prisnedsättning, som handelsavtalet hade föranlett. Rätten fann vidare, att Baltconcertepartiets klausul 13 inte kan åberopas när det gäller förhållanden, som inte står i relation till befraktningen.

*ND 1952 s. 508 Svea HovR.* Ett importbolag hade befraktat ett Waller tillhörigt motorfartyg för att utföra en koltransport. I certepartiet sades bl.a., att befälhavaren skulle lasta kolen ombord i Bremen och därefter med all möjlig skyndsamhet avgå till Stockholm. När fartyget kom till Bremen, tog befälhavaren dessutom för annan befraktares räkning som däckslast 10 st. bilar och ytterligare en del styckegods. Fartyget ankom den 19 mars till Värtan. Den 18 mars höjdes priserna för kol, vilket för den ifrågavarande kollasten medförde en prisstegring om omkring 10 000 kronor. Bolaget ansåg nu att Waller genom att inlasta bilpartiet orsakat dröjsmål med resan och därmed också bolaget denna merkostnad för höjda avräkningspriser.

Svea HovR fann att bortfraktaren ej hade rätt att lasta bilar på däck då fartyget befraktats för full och komplett last (kolen). Bestämmelsen i certepartiet att bortfraktaren skulle avgå med all möjlig skyndsamhet från lastningshamnen måste enligt domstolen innebära att Waller var skyldig avgå med fartyget så snart kollasten intagits. Däckslasten tvingade Waller att iaktta särskild försiktighet under resan, varför fartyget i det hårda vädret ej hade kunnat framföras lika skyndsamt som om däckslasten ej varit ombord. Domstolen uttalade vidare: "Emellertid framstår skadan med hänsyn till oberäkneligheten av den prisstegring, som sålunda inträtt på grund av statlig reglering av kolimportörernas clearingpriser, såsom en så oförutsebar följd av det ringa dröjsmål med befraktningen, vartill Waller gjort sig skyldig, att Waller icke kan göras ansvarig för skadan."

*ND 1953 s. 86 SöHa.* Ett certepartiavtal hade ingåtts mellan parterna för en last med kol. I detta sades att fartyget skulle vara lastklart i Darlowo den 20 december. Befraktaren stipulerades ha rätt till annullering av avtalet om fartyget ej var lastklart den 30 december. Rederiet hade meddelat befraktaren att man ämnade företa två mellanresor innan fartyget gick till Darlowo för att inta lasten. Utan att meddela befraktaren gjordes dock ytterligare en mellanresa. Befraktaren erfor detta och meddelade bortfraktaren att en prishöjning på lasten var att vänta den 31 december (4 000 kronor för hela partiet), och att man därför gjorde bortfraktaren ansvarig för de konsekvenser ett konossement utställt efter detta datum skulle medföra. Fartyget kom till Darlowo den 30 december, men på grund av en maskinskada utanför hamnen kom fartyget in till denna först den 8 januari. Kolbolaget höll rederiet ansvarigt för de merkostnader som drabbade det.

Rätten fann, att rederiet handlat i strid med det träffade avtalet genom att låta fartyget företa den sista mellanresan. Rätten ansåg dessutom att rederiets påstående att den sista resan gjorts på grund av manskapets ovilja att företa en resa till Polen mot jultid ej skulle tillmätas någon betydelse. Den maskinskada, som drabbade fartyget vid ankomsten till Darlowo, ansåg rätten ej hade någon betydelse, då rederiet redan hade brutit mot förpliktelsen att uppfylla certepartiresan. Den förlust som drabbade kolbolaget på grund av prishöjningen ansåg rätten ej vara en oberäknelig följd av den kontraktsstridiga förseningen.



*ND 1954 s. 680 SØHa.* Ett parti ägg såldes till Tyskland mot villkor att de skulle skeppas inom "i slutet på veckan". Säljaren (käranden) vände sig till en speditör och bad honom undersöka om det fanns en båt till lördagen den 28 november. Speditionsfirman anvisade en båt för detta datum. Lasten kom dock, på grund av att detta fartyg var försenat, icke iväg den aktuella dagen. Speditören gjorde ingenting för att underrätta säljaren om detta, utan denne blev underrättad om förseningen först från annat håll. Under tiden hade äggpriserna gått ner, men köparen i Tyskland lovade att anta lasten till det nya lägre priset. Käranden begärde nu ersättning för prisdifferensen, och instämde därför speditionsfirman och rederiet för fartyget.

Rätten fann ej någon grund för ett ansvar riktat mot rederiet. Rätten fann vidare det ej vara avgörande för saken, huruvida en garanti hade givits av speditören att fartyget skulle avgå från Köpenhamn lördagen den 28 november. Däremot fann man det avgörande att speditionsfirman har begått ett grovt fel genom att inte underrätta avlastaren, så snart den fått veta att fartyget inte hade kommit till lastningshamnen på lördagen. Vad gäller ersättningens storlek fann rätten att denna borde nedsättas på grund av att avlastaren borde ha räknat med att ett litet fartyg lättare kan bli försenat.

*ND 1957 s. 1 DHR.* Ett fartyg slöts för en resa från Antwerpen till Köpenhamn med Gencon isklausul. Efter att förgäves ha försökt forcera isen utanför Köpenhamn sökte sig fartyget in till Malmö. Innan befraktarens 48 timmars områdesfrist hade utlöpt lämnade fartyget Malmö av rädsla för att infrysas och gick i stället till Kiel. Småningom lossades lasten i Esbjerg.

V. Landsret (ND 1955 s. 212) hade inte tillerkänt befraktarna någon ersättning, eftersom bortfraktarnas uppfattning om hur man bäst skulle disponera över fartyget under den aktuella tiden ansetts vara riktig. DHR fann dock, att det inte fanns någon sådan risk för infrysning i Malmö, att befälhavaren hade någon anledning att innan fristens utlopp segla till Kiel, varvid han gjorde ingrepp i den, enligt klausulen, mottagarna tillkommande dispositionsrätten. Befraktarna tillerkändes därför en skönsmässig ersättning. Men den förlust som drabbade befraktaren på grund av en för ögonblicket synnerligen god marknad för ved på Själland ersattes icke. Det höga vedpriset berodde nämligen på att isförhållandena tillfälligtvis hade förhindrat tillförsel av fransk ved.

*ND 1968 s. 35 SØHa.* Under en liner booking note avseende 6 000 ton fiskmjöl från Peru till Jugoslavien, som med hänvisning till konferensvillkor skulle ha en stuvningsfaktor på 84 kubikfot per ton, nominerades m/s Thor Viking, som emellertid endast kunde ta ombord 5 800 ton, vilket motsvarar en stuvningsfaktor på 92. Käranden sökte nu ersättning för det prisfall som drabbat de 200 ton som kortskeppats.

Rätten fann, att den i liner booking note uppgivna kvantiteten bestämts till ett visst antal ton utan angivande av cirka etc. På grund härav borde rederiet ha säkrat sig om bevis för orsaken varför det endast lastades ombord en

kvantitet om 5 800 ton. Svaranden ansågs ej ha gjort det antagligt att lastningen av de 200 ton mindre än som hade uppgivits i kontraktet inte hade orsakats av förhållanden för vilka fartyget ej var ansvarigt. Prisförlusten på de 200 tonen ansågs ej avse sådana prisförhållanden att det skulle vara en så fjärran och opåräknelig följd att svaranden av den anledningen icke skulle bli ersättningspliktig. Käranden ansågs ha gjort allt för att söka begränsa förlusten.

Utmärkande för denna nordiska rättsfallsserie är, att problemet om gränsdragningen omkring de ersättningsbara dröjsmåls-skadorna angräps med adekvansbedömningen såsom juridiskt instrument. I somliga domsmotiveringar talas uttryckligen om att prisstegringen utgjorde en "så oförutsebar följd" av det ringa dröjsmålet med befraktningen, att transportören inte kunde göras ansvarig, resp. inte utgjorde "en så beräknelig (påräknelig) följd" av den kontraktsstridiga förseningen att transportören var befriad från ansvar. Och de fall, där uttryckliga hänvisningar till adekvansbedömning saknas, är likväl förenliga med denna rättsliga teknik. Så räknade man exempelvis inte med det extra höga marknadspriset på ved på Själland i 1957 års avgörande, därför att just denna extra höjning berott på att samma förhållanden som fördröjde den ifrågavarande transporten även fördröjde annan tillförsel utifrån av ved.

På detta sätt blir påräkneliga prisfluktuationer på marknaden behandlade som så närliggande, att de omfattas av skadeståndsansvaret, medan det motsatta gäller så avlägsna prisetändringar, att de för en sakkunnig bedömare inte hade varit att räkna med. Som alla adekvansbedömningar är denna givetvis elastisk och medger därför betydande frihet för domaren vid hans bedömning.

Vägledande för bedömningen av de mellankommande prisfallens ersättningsbarhet vid dröjsmål med transportavtals fullgörande kommer fortsättningsvis säkerligen bli det i fackkretsar med stort intresse följda och livligt diskuterade Czarnikow-fallet.

*C. Czarnikow, Ltd v. Koufus*, (1967) 2 Lloyd's Rep. 457. Målet angick en transport av ett parti socker enligt rescerteparti från Konstanzia till Basrah. Fartyget devierade emellertid till Berbera och lastade boskap för redarens räkning. Hon fortsatte sedan till Bahrein för att lossa boskapslasten och anlöpte därefter Abadan för bunkring. Resan blev därigenom fördröjd. Skiljemän ansåg att skälig resetid mellan Konstanzia och Basrah var 20 dagar; fördröjningen genom deviationen utgjorde nio dagar. Under denna period sjönk marknadspriset på socker från £ 97, 012 till £ 93, 191, det sistnämnda



beloppet utgörande den verkliga försäljningsinkomsten av partiet. Frågan om skadevärderingen hänvisades till domstol.

House of Lords fastslog, att regeln i *Hadley v. Baxendale*, (1854) 9 Ex. 341, var tillämplig även vid kontraktsbrott i fråga om sjötransportavtal. Denna traditionellt ofta åberopade regel åsyftar ett slags adekvansbedömning, innebärande ett ansvar för alla skador som antingen uppkommer "according to the usual course of things" eller sådana "as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties". Detta senare led förtydligades i föreliggande avgörande av Lord Reid såsom innebärande "that a result which will happen in the great majority of cases should fairly and reasonably be regarded as having been in the contemplation of the parties". Vidare uttalades, att parterna i detta fall rimligen måste ha räknat med att ett dröjsmål kunde resultera i skada för resebefraktaren och att redaren därför var ansvarig för förlust på grund av minskat marknadsvärde på godset. Denna förlust ansågs alltså inte vara "too remote" utan adekvat.

Avgörandet, som närmast har karaktär av allmän justering av den kontraktuella skadeståndsrätten, innebär en mera skadeståndsvänlig inställning i situationer av fallande marknadsvärde än den som kommit tillsynes i tidigare engelsk sjörättspraxis.<sup>9</sup> Engelsk rätt synes därmed hylla en uppfattning i frågan som ligger nära den, som nordisk sjörättspraxis ger uttryck för.

Även amerikansk rätt har i viss omfattning accepterat ett transportörens ansvar för förlust av marknad, trots att den generella inställningen kan beskrivas som närmast avvisande.<sup>10</sup> Vägledande riktlinjer har på följande sätt givits i avgörandet *Ozark Fruit Growers' Association v. St. Louis-San Francisco R. Co.*:<sup>11</sup> "It is also settled that a carrier cannot, ordinarily, be held liable for failure to deliver the goods at the point of destination in time for a certain market. That all the carrier is required to do is to transport in the usual way, and that a carrier by reason of the federal statute cannot bind itself by contract or otherwise

<sup>9</sup> Se Carver 2 s. 1191. På motsvarande sätt är Jantzen s. 290 och 292 negativt mot ersättande av prisfall på marknaden med den märkliga motiveringen, att i dylika fall skadan inte är en följd av förseningen utan av marknadsutvecklingen. R. Knoph, *Norsk Sjørett* (Oslo 1931) s. 180, anser det sällan bli tal om att godkänna ersättning för prisfall på marknaden, eftersom en motsatt regel skulle ge mottagaren — som har möjlighet att sälja godset under pågående transport — alltför stor möjlighet att spekulera på redarens bekostnad. Jfr *Sejersted, Om Haagreglene* (Oslo 1949) s. 83-84. Positivt ställer sig K. Rørdam, *Treatises on the Baltcon-Charterparty* (Cop. & Lond. 1954) s. 37 överst.

<sup>10</sup> Jfr *Corpus juris secundum* 80 (Brooklyn 1953) s. 1017.

<sup>11</sup> 46 S.W. 2d. 895. Jfr Carver 2 s. 1225 f.

to transport upon any other than the regular scheduled time for the operation of its trains. Assume that to be true, and we think it is true, there is no claim that a contract of that kind was made in this case. If, however, there is a delay in the transportation caused by the negligence of the carrier, which delay deprived the shipper of the benefit of the market, on a certain day, and he is damaged thereby, the loss of that market may be considered in estimating his damages.”

Både i England och USA har sålunda enligt dessa riktlinjer erkänts ett ersättningsansvar för förlust av marknadspris när det gäller landtransportörer.<sup>12</sup> I händelse av ”unreasonable delay”<sup>13</sup> vid godstransport har transportkunden tillerkänts rätten att utfå skillnaden mellan godsets värde på bestämmelseorten vid det tillfälle då godset borde ha ställts till mottagarens förfogande och den senare tidpunkt när godset faktiskt ställdes till mottagarens förfogande.<sup>14</sup> Det nya holländska sjölagförslaget behandlar i överensstämmelse härmed just förlust av marknad som ett ersättningsbart fall, men däremot ej andra närliggande skadetyper, såsom indirekta skador i allmänhet.<sup>15</sup>

I det nyss behandlade Czarnikow-fallet gjorde den överklagande gälande, att en sjötransport på grund av väder och vind var ett så mycket mera riskabelt äventyr än en landtransport och att därför en skälig eller normal transporttid inte kunde anges. Sådant som förlust på grund av sjunkande marknadspris genom dröjsmål skulle därför aldrig kunna vara ersättningsbart vid sjötransport, blott en ränta (sex procent medgavs) på köpeskillingen under den relevanta tiden på grund av avsaknaden av godset. Denna argumentation underkändes eftertryckligt av flera domare i deras uttalanden. I och för sig är givetvis ett ränteyrkande möjligt och

<sup>12</sup> *Collard v. S.E. Ry Co.* (1861) 4 L.T. 410.

<sup>13</sup> Jfr Gorton s. 115.

<sup>14</sup> *New York, Philadelphia & Norfolk R. R. v. Peninsula Produce Exchange of Md.*, 240 U.S. 34. Jfr t.ex. *Dunn v. Bucknall Bros.* [1902] 2 K.B. 614. Avgöranden som *The Parana*, (1877) 3 Asp. M.L.C. 399, och *The Notting Hill*, (1884) 5 Asp. M.L.C. 241, ger uttryck för uppfattningen, att eftersom (i samband med sjötransport) intet datum garanterats, ej heller någon ersättning för förlust av marknadsvärde kunde ges. Se dock Carver 2 s. 989 och det färskas avgörandet *J. M. Rodrigues & Co., Inc. v. Moore-McCormack Lines, Inc., et al.*, 1973 A.M.C. 1463 (State of New York C.A.) ang. inträffad prishöjning på godset under pågående stuveristrejk på bestämmelseorten. Se även UNCITRAL Doc. A/CN. 9/WG. III/WP. 12/Add 1, 8 January 1974, s. 28.

<sup>15</sup> Ontwerp voor een nieuw burgerlijk Wetboek, Boek 8, Tekst (1972), under 8.5.2.6., och Toelichting (1972) s. 1297.



säkerligen också praktiskt lämpligt, när en större förlust inte kan bevisas. Men därmed anses ingalunda möjligheterna att kräva ersättning för bevisade och påräkneliga större förluster vara uttömda. Ett yrkande om ränta vid dröjsmål med transportens fullgörande har också godtagits av den svenska HD.<sup>16</sup> Situationen var sådan att den skadelidande hade svårigheter att visa att någon verklig skada orsakats honom genom dröjsmålet. Likartad är situationen, när den skadelidande över huvud inte önskar förebringa någon bevisning om skadans storlek. Vad skälet än må vara till ränteyrkandet, måste utdömande av ränta alltid uppfattas som en schablonmässigt beräknad dröjsmålsersättning, när skadetyper är närmast hänförlig till godset — nämligen avsaknaden av godset under den ifrågavarande tidsperioden.

*NJA 1925 s. 471 (=ND 1925 s. 542) SHD.* Rubriken till detta rättsfall lyder: "Sedan ett fartyg på resa mellan Amerika och Sverige med en i förskott betald kollast för statens järnvägars räkning genom rederiets förvållande uppehållits en längre tid i England, yrkar järnvägsstyrelsen att av fartygets befälhavare utfå skadestånd för lastens försenade ankomst med belopp motsvarande 6% ränta å köpeskillingen för lasten under den tid förseningen varat. Må denna skadeståndsberäkning godtagas?"

RR fann, att rederiet var ersättningsskyldigt och att skadan borde beräknas motsvara 6% ränta under 72 dagar på köpeskillingen.

HovR gjorde ej ändring och HD fastställde HovR:s dom, ehuru den klagande på olika sätt argumenterade för att järnvägsstyrelsen i själva verket aldrig lidit någon skada genom förseningen. Styrelsen för sin del anförde slutligen, att lasten kunnat omedelbart användas, om den ankommit i vederbörlig tid. Styrelsen skulle då, genom intjänta frakter, ha kunnat återfå den erlagda köpeskillingen. Genom dröjsmålet hade styrelsen förhindrats att återbekomma köpeskillingen inom den tid, inom vilken ett dylikt återbekommande eljest hade kunnat ske. Styrelsen hade m.a.o. genom rederiets förvållande fått ligga ute med köpeskillingen under längre tid än om dröjsmålet icke inträffat.

#### 4. Till transporten hänförliga skadetyper

Nästa grupp av skadetyper är sådana, som är hänförliga till själva transporten och dess genomförande (fortskaffningsskedet). Här tilldrar sig två grupper av skadefall särskilt intresse.

<sup>16</sup> Jfr Wikander, *Sjölagsändringar* s. 181 not 1, Schmidt m.fl., *Huvudlinjer* s. 79, och Grönfors, *Allmän transporträtt* s. 82. Målet har inte kommenterats i Gunvor Wallins studie över *Dröjsmålsränta* (Sthlm 1968), men det är inte heller fråga om en dröjsmålsränta i vanlig mening utan närmast om ett substitut för en avkastningsberäkning. Jfr Rodhe, *Obligationsrätt* § 45 vid not 15.

Den första innebär, att det genom dröjsmålet för transportkunden uppkommit ökade kostnader för transportens genomförande, t.ex. särskilda lagrings- och omlastningskostnader, nya tullar och införselavgifter, ökade försäkringspremier etc. I den mån transportkunden belastas med sådana kostnader, utgör de samtidigt en ersättningsgill skada för honom, så långt transportören är ansvarig för dröjsmålets uppkomst. Rättspraxis ger flera exempel på skador av hithörande typ.

*ND 1942 s. 481 SöHa.* Ett fartyg fraktades för en resa från finsk hamn med träläst till Köpenhamn. I enlighet med certepartiet beräknades fartyget vara lastklart den 24 september, men framkom till lastplatsen först den 31 oktober. Fartyget hade nämligen blivit anmodat att utföra en resa under tiden med krigsviktig last. Man blev så den 10 november tvungen att avbryta inlastningen på grund av isförhållandena. Den last som blev kvar i lastningshamnen lät befraftaren i stället transportera med järnväg till destinationsorten. Befraktarna instämde rederiet med krav på ersättning för sina merutgifter. Domstolen gav befraftarna rätt till ersättning och godkände även deras sätt att beräkna ersättningsanspråken.

*ND 1951 s. 486 SöHa.* Certeparti hade slutits mellan två parter för en trälast från Walkom till Köpenhamn. Rederiet meddelade per telegram den 11 september att fartyget skulle vara lastklart den 20 i samma månad. Fartyget blev emellertid lastklart först den 26 september. På grund av förseningen blev avlastaren tvungen att betala extra utgifter för pråm och järnvägsvagnshyra. Käranden hävdade att svaranden avgivit en felaktig lastningsnotis, då svaranden måste ha förstått att fartyget inte hade kunnat komma fram till angiven tidpunkt. Det fanns ju vidare möjligheter att korrigera lastnotisen. Svaranden å sin sida bestred, att man genom telegramkorrespondensen över huvud taget hade träffat något avtal med innebörd att man skulle vara tvungen att hålla fartyget lastklart den 20 september.

Domstolen fann, att telegrammet att fartyget skulle vara lastklart den 20 september av avlastaren måste ha uppfattats som en lastnotis. Svaranden borde vidare ha underrättat avlastaren om att fartyget hade blivit försenat på grund av den långsamma lastningen i en tidigare hamn. Hade käranden vetat om att fartyget var försenat, hade han kunnat undvika att dra fram godset med järnväg till kajen. För åtminstone en del av godset medförde således förseningen att käranden fick betala extra hyra för järnvägsvagnar. Rätten tillerkände käranden detta belopp.

*ND 1954 s. 428 SöHa.* Två parter hade ingått ett certeparti med innehåll att fartyget garanterade konossementsteckning senast den 30 september. Fartyget skulle i alla fall vara lastklart för ett parti trälast omkring den 10 september. På grund av ogynnsamma väderleksförhållanden och brist på stuveriarbetare försenades fartyget. Rederiet meddelade därför befraftaren



att man först den 5 oktober kunde komma till den avtalade lastningshamnen. En tvist om certepartiets innehåll — med avseende på tidsangivelsen i certepartiet — uppkom nu, och käranden beslöt att befrakta ett annat fartyg och i stället göra svaranden ansvarig för de kostnader han hade haft i anledning av den nya befraktningen: högre frakt, högre försäkringspremier.

Domstolen fann det vara bevisat att svaranden garanterat septemberkonossement. Frånsett detta ansåg man det stridande mot det ingångna avtalet att svaranden, som i certepartiet hade angivit fartyget lastklart den 10 september, den 5 september (vid en tidpunkt då parterna förhandlade om innebörden av den omnämnda certepartibestämmelsen) slöt fartyget för tre mellanresor i stället för att söka genomföra den aktuella resan i överensstämmelse med certepartiet. Svaranden ansågs vara pliktig ersätta käranden förlusten denne gjort med anledning härav.

*ND 1955 s. 93 FHD.* En last pappersved hade per certeparti avtalats skola transporteras mellan Helsingfors och Lübeck. Fartyget skulle vara lastningsklart i Helsingfors den 28 december. På grund av trafikanhopning i denna hamn intogs lasten dock först den 8 januari. Befraktaren till fartyget var köpare av veden. Då säljaren (käranden) på grund av förseningen fått vänta på inlastningen av partiet, instämde denne bortfraktaren med anspråk på de extra kostnader denne haft med anledning av förseningen: extra hyra för järnvägsvagnar, och ökade exportavgifter.

Rådstuvurätten fann att bortfraktaren underlätit att meddela befraktarens ombud om fartygets dröjsmål, och då säljaren till följd härav i hyra för järnvägsvagnar haft extra kostnader, ålade rådstuvurätten bortfraktaren att till käranden erlagga denna summa. HovR fann dock, att fartygsbefälhavaren inte kunde läggas någon underlåtelse till last och att bortfraktaren inte hade stått i någon som helst avtalsrelation till säljaren. Bortfraktaren hade således icke något som helst ansvar för säljarens skada. HD fann ej skäl ändra domen.

*ND 1955 s. 424 SöHa.* Certeparti hade ingåtts mellan parterna för en trälast ifrån Finland. I certepartiet angavs, att fartyget skulle vara lastklart den 10 september och annulleringsdag angavs vara den 20 september. I slutet av augusti meddelade rederiet, att dåligt väder, långsam lastning i hamnar, maskinhaveri och läckage medfört att man ej kunde hålla den stipulerade annulleringsdagen. Förhandlingar mellan parterna nådde ej fram till någon ändring i certepartiets lydelse. Fartyget kom så först den 30 september fram till lastplatsen. Konossement tecknades först i oktober, varför befraktaren drabbades av en försäkringsförlust på grund av ökade försäkringspremier denna månad.

Domstolen fann att bortfraktaren endast hade rätt att åberopa läckaget som en förmildrande omständighet för förseningen. De andra omständigheterna fann rätten att bortfraktaren borde ha tagit med i beräkningen. Mellanresorna hade lagts för snävt. Skadan skulle därför ersättas.

*ND 1960 s. 506 NHR.* En rad norska cellulosafabriker skulle 1951 ta hem kubb från Finland. En av befraktarna i ett sådant transportkontrakt krävde ersättning för de merutlägg denne haft på grund av att bortfraktarna hade transporterat ett mindre parti än han enligt kontraktet var förpliktad till. Bortfraktaren hade nominerat S/S Halvar för lastning av det aktuella partiet, men fartyget hade av befraktaren i enlighet med en speciell klausul blivit omdirigerat till en annan hamn varifrån fartyget tog last för en av de andra befraktarna.

NHR (liksom Oslo byrett och Eidsivating lagmannsrett) gav icke bortfraktaren medhåll i att transportförpliktelsen genom detta hade reducerats. Det aktuella partiet var emellertid inte skeppningsklart inom den avtalade perioden, och ett påstående om att perioden hade blivit förlängd förkastades av rätten på grund av omständigheterna i det aktuella fallet. Bortfraktaren ansågs vara fri från ansvar.

Det kvarvarande partiet skeppades 1952, då det hade införts en exportavgift. Befraktarens krav att återfå denna avgift förkastades av HR, då det var avlastarens förhållanden som hade medfört att detta parti skeppades först 1952. Hade transportören varit ansvarig, hade tydligen en ersättningsbar skada ansetts föreligga.

Den andra hithörande gruppen av fall är de, där genom dröjsmålet mellankommande faktiska eller rättsliga hinder helt eller delvis omöjliggjort transportens genomförande, t.ex. ishinder, införande av införselbud o.d. För transportkunden kan därvid uppkomma särskilda kostnader.

*ND 1940 s. 345 NHR.* Denna dom avkunnades 1919 men publicerades först 1940. Den angår alltså rättstillståndet före 1936 års sjölagsändringar.

Ett fartyg hade befraktats för en koltransport från Dunston till Kristiania. Fartyget skulle vara lastklart den 9 december under förutsättning att lasten var i ordning och definitiv bekräftelse på licens erhållits. Licensen blev i ordning och certepartiet utfärdades därför. Fartyget blev emellertid tre veckor försenat på grund av en kollision. På grund av förseningen miste firman licensen. Rederiet kanceleerade certepartiet. Kolimportören önskade nu erhålla ersättning för den förlust han lidit.

Kristiania Sörett fann att redaren gjort sig skyldig till ett certepartibrott, och att kolimportören därför skulle erhålla ersättning. Det faktum att licensen för kolimportbolaget bortföll, var ju en följd av att fartyget varit utsatt för en kollision.

HR fastställde sjörettens domslut. Man fann att rederiets hållning under förhandlingarna visat, att det lagt vikt på att licensen förelåg innan man band sig, men det kunde däremot inte anses som något led i förhandlingarna att rederiet inte skulle vara bundet såvida licensen bortföll. Rederiet måste därför själv ta risken av att den licens man hade satt sin tillit till upphörde att gälla.



### 5. Till mottagaren hänförliga skadetyper

Slutligen skall vi närmare betrakta skadetyper, som är hänförliga till mottagaren och dennes förhållanden. Det är då fråga om sådana kostnader för honom, som uppkommer därför att han inte får disponera över den transporterade egendomen i rätt tid. I första hand kan detta betyda, att han i sin tur inte i rätt tid kan fullgöra sin leverans av godset till näste köpare.<sup>17</sup> Härigenom kan han ådra sig skadeståndsskyldighet, och han kan även riskera sitt företags goodwill (jfr i sistnämnda avseende det nedan refererade avgörandet ND 1965 s. 263 FHD). Vidare kan han ådra sig särskilda kostnader för att anskaffa ersättningsegendom för användning under dröjsmålstiden, t.ex. täckningsköp till högre pris av viss råvara, hyra av lastbil eller maskin i avvaktan på den försenade ankomsten av den köpta lastbilen eller maskinen osv. Fiskebåten, som väntar på ny startmotor, hindras genom motorns försenade ankomst från att gå ut på fiske, och fiskaren lider därmed en förlust (ND 1970 s. 209 Hålogaland). Utgör det försenade godset en råvara, som mottagaren skall använda i sin fabrik, kan dröjsmålet i värsta fall orsaka driftsstopp. Denna sistnämnda skadetyper är kanske det skolexempel, som oftast framföres i syfte att illustrera, till hur vidsträckta och svår-förutsebara ersättningskrav ett transportörens dröjsmålsansvar kan leda.

Allmän ledning för bedömandet av skadeståndsberäkningen vid driftsstopp erbjuder motsvarande regler i köprättsliga sammanhang.<sup>18</sup> Särskilt bör observeras, att man i rättslitteraturen ibland uppställt såsom en förutsättning för att skada på grund av driftsstopp, föranlett av försening av transporten, över huvud skall godtas som ersättningsbar, att fabriken säkrat sig rimligt buffertlager men ändå blivit tvingad att stoppa driften.<sup>19</sup> Vad som är ett *rimligt* buffertlager måste då avgöras genom en värdering på basis av de konkreta omständigheterna. Till slut

<sup>17</sup> Jantzen s. 290 menar, att skada på grund av att köpavtal uppsägs skall anses vara inadekvat i förhållande till transportören. Åtminstone vad beträffar gods avsett för vidare försäljning synes en sådan uppfattning vara ohållbar.

<sup>18</sup> Se härom bl.a. J. Hellner i TFR 1966 s. 333 f. och B. Godenhielm i FJFT 1970 s. 38 ff.

<sup>19</sup> Jantzen s. 290. Jfr situationen i fallet *Monarch SS Co. v. Karlshamns Oljefabriker*, (1949) 82 Ll. L. Rep. 137: ett driftsstopp avvärdades för tillfället genom att mottagare av en försenad last soya-bönor "lånade" bönor ur ett av den svenska regeringen upprättat centrallager mot löfte, att man, när den försenade lasten slutligen anlät, därur skulle ersätta den "lånade" kvantiteten.

blir man hänvisad till att företa en skälighetsbedömning, ofta nog med ett knappt material som underlag.<sup>20</sup>

*ND 1940 s. 88 DHR.* Ett certeparti hade slutits mellan parterna angående ett parti potatis, som skulle föras till Århus, för att därifrån vidareändas med fartyget Cometa till Sydamerika. På väg till Århus försenades emellertid fartyget avsevärt på grund av hårt väder. Vid framkomsten till Århus hade så Cometa avseglat. Befraktaren önskade nu erhålla ersättning för den förlust han gjort med anledning av förseningen.

V. Landsret fann, att bortfraktaren, när han konstaterat att han inte kunde komma till Århus innan Cometans avsegling därifrån, måste ha varit på det klara med att det uppstått en situation, som kunde ha avgörande betydelse för befraktaren med avseende på att träffa andra dispositioner med hänsyn till potatistransporten. Bortfraktaren måste dessutom ha förstått, att befraktaren för att kunna träffa sådana dispositioner måste erhålla underrättelse om var fartyget befann sig. Bortfraktaren befanns ej ha uppfyllt sin förpliktelse i enlighet med sjölagens § 53, och var därför förpliktad ersätta befraktarens utgifter. Befraktaren tillerkändes dock ej ersättning för den eventuella vinst han hade kunnat göra, om potatisen hade sålts till Sydamerika. DHR fastställde Landsrettens dom.

*NJA 1942 s. 346 SHD.* En kolimportör befraktade i enlighet med Baltconcerteparti, "subject stem" (stem=subject to enough merchandise) ett fartyg för resa med kol från Danzig till Göteborg. Villkoren var, att tio hela dagars skriftlig notis om definitivt lastningsdatum skulle lämnas av rederiet. Emellertid träffades vid sidan om detta avtal en muntlig överenskommelse att, när stem redan beviljats, notisen skulle lämnas omedelbart. Befraktaren yrkade nu, att rederiet, som lämnat notisen först en vecka senare, måtte förpliktas att utge skadestånd för de kostnader som förseningen medfört för befraktaren. Dessa kostnader hade uppkommit på följande sätt. Då godset skulle vidareändas med ett annat fartyg, men detta ej lyckades på grund av förseningen, blev resultatet att man i enlighet med ett tidigare träffat försändningsavtal tvangs leverera engelsk kol i stället för polsk. Detta betydde en förlust för befraktaren, då det engelska kolet var dyrare än det polska.

SkHovR ansåg, att redaren hade iklätt sig en förpliktelse att lämna avlastaren notis om att fartyget var lastklart tio dagar före det fastställda datumet. Rederiet förpliktades utge ersättning till befraktaren för de kostnader som uppkommit i samband med dröjsmålet. SHD fastställde HovR:s domslut.

*ND 1965 s. 263 FHD.* Enligt certeparti hade ett rederi åtagit sig att transportera ett parti antracit från Ventspils till Åbo. Fartyget fördröjdes dock genom ishinder. Isklausul, som skulle ha berättigat rederibolaget att för ishinder frångå certepartiet, fanns ej. Det aktuella dröjsmålet uppkom vid en transport, åtagen omedelbart före den här ifrågavarande transporten. På grund

<sup>20</sup> Jfr Rodhe, Obligationsrätt § 45 vid not 22-23.



av denna resas fördröjning annullerades certepartiet rörande lasten från Ventspils med hänvisning till ishinder och certepartiets kancelleringsklausul.

Åbo HovR ansåg, att rederiet ej hade rätt att annullera avtalet, utan ålade rederiet "att utgiva till aktiebolaget såsom skälig ersättning för frångången vinst föranledd av att den kontrakterade lasten icke levererats och för den förlust av goodwill aktiebolaget lidit genom att det icke kunnat kontinuerligt leverera antracit åt sina kunder" ett skadestånd.

FHD förkastade ansökan om tillstånd att erhålla ändring i hovrättens dom.

#### 6. *Dröjsmålsskada kan inte bevisas*

Hittills har framställningen antagit det vara en oundgänglig förutsättning för ersättning, att transportkunden verkligen kan bevisa, att han över huvud lidit någon skada på grund av ett uppkommet dröjsmål. En av skadeståndsrättens säkraste och allmänt erkända grundsatser är nämligen, att den skadelidande skall påvisa sig ha lidit en skada för att kunna kräva ersättning, och detta gäller såväl inom som utom kontrakt.<sup>21</sup> I detta kapitel har visats, hur olika uttryck transportkundens skada kan ta sig och att det gäller att avgränsa de relevanta, dvs. ersättningsbara, skadorna.

Det är också uppenbart, att de flesta inom transporträtten förekommande regler om dröjsmålsansvar utgår från den angivna förutsättningen. Sätillvida utgör bevisning om skada, liksom kravet om adekvat kausalitet, ett grundläggande ersättningsbegränsande rekvisit.<sup>22</sup>

Men transporträtten upptar även exempel på motsatsen. Möjligheten av ett ränteyrkande, där svårigheter föreligger att visa någon verklig skada genom dröjsmålet, har redan påpekats (4). Ett ännu klarare fall är följande. Vid 1970 års reform av det internationella järnvägsfördraget CIM har regeln i art. 34 § 1 utformats sålunda, att ett väsentligt (vilket här enligt vad konventionstexten anger betyder 48 timmar) överskridande av stadgad leveransfrist gör transportkunden berättigad att uppbära en tiondel av frakten, med en övre gräns av 50 francs (Germinal) per sändning, och detta alldeles oberoende av frågan om någon skada kan bevisas ha uppkommit.<sup>23</sup> Kan sådan bevisning föras, gäller

<sup>21</sup> Därmed är ingalunda sagt, att skadans hela omfattning måste bevisas av den skadelidande. Tvärtom finns möjlighet till s.k. abstrakt skadeståndsberäkning (se särskilt köplagen 25 §) liksom till en skälighetsuppskattning av skadan (rättegångsbalken 35 kap. 5 §).

<sup>22</sup> Jfr t.ex. B. Gomard, *Obligationsretten i en nøddeskal* 2 (Kbhvn 1972) s. 168 och UNCITRAL Doc. A/CN. 9/WG. III/WP. 12/Add 1, 8 January 1974, s. 8.

<sup>23</sup> Denna bestämmelse kan ses som ett exempel på lagstadgat vite. Jfr Rodhe, *Obligationsrätt* § 52 vid not 32-33.

däremot enligt art. 34 § 2 regeln om ersättning upp till dubbla fraktens belopp.<sup>24</sup>

En sådan bestämmelse om ersättning som utgår även om skada inte kan bevisas får antas grunda sig på tanken, att skada som uppkommer på grund av dröjsmål i praktiken kan vara svårbevisad, ja, att sådan skada ibland kan vara omöjlig att bevisa.<sup>25</sup> Som exempel har anförts den förlust av goodwill, som kan komma att uppstå på grund av att godset inte utlämnas på bestämmelseorten i rätt tid.<sup>26</sup> Här är det kanske t.o.m. ingalunda den enstaka förseningen isolerad, som åsamkar mottagaren en förlust av hans goodwill, utan upprepade förseningar av olika sändningar, vilka tillsammans få denna olyckliga effekt för mottagaren. En sådan skada, även om den skulle kunna bevisas, är då inte orsakad av den enstaka förseningen och kan därför inte tillskrivas just denna.

En dubio gäller alltid grundregeln, att transportkunden skall bevisa att dröjsmålet orsakat en skada för honom.

<sup>24</sup> Den kände experten på järnvägsrätt J. Wick kommenterar dessa regler i *Verkehr* 1970 s. 390. Han framhåller, att reglerna är resultat av en kompromiss, att de genom att inte kräva någon bevisning om skada är unika för transporträtten samt att många kommer söka bevisa sin skada för att åtnjuta den högre ersättningen, med en stegrad frekvens av processer till följd. Hans förmodan, att förändringen "nicht überall eitel Freude bereiten wird", förefaller mot bakgrunden av de gjorda påpekandena välgrundad. Byrådirektör R. Ennerfors har på motsvarande sätt i en stencilerad promemoria från april 1970, vilken hösten 1972 sänts på remiss till ett antal organisationer företrädande näringslivet, på motsvarande sätt uttalat att man gott kunde förstå, att denna ingripande ändring "inte möttes med glädje överallt" (s. 7).

<sup>25</sup> Jfr uttalande av den svenske delegaten Claes Nordström i *Actes de la 6<sup>e</sup> Conférence de revision 1* (Bern 1962) s. 166: "La disposition du § 1 de l'article 34 repose sur la présomption généralement reconnue qu'un dépassement du délai de livraison entraîne toujours un dommage économique, même s'il ne peut pas être prouvé."

<sup>26</sup> Se United Nations, Doc. ST/ECA/160, 8 May 1972, s. 37.



## Kapitel IX

### HAAGREGLERNA OCH DRÖJSMÅLSSKADORNA

#### 1. *Inledning*

Haagreglerna utgör inom sitt tillämpningsområde ett tvingande regelsystem. I den mån parterna frivilligt underkastar sig Haagreglerna utanför dessas egentliga tillämpningsområde får de också en tvingande verkan såtillvida, att parterna därvid i princip inte kan ändra på systemet som sådant utan är hänvisade till att antingen helt acceptera det eller också avstå därifrån.<sup>1</sup> Om Haagreglerna avser att reglera även vissa eller alla dröjsmålssituationer, får en avtalsmässig eller i nationell lag given reglering av dröjsmålsansvaret en praktiskt sett ganska begränsad räckvidd. Om Haagreglerna däremot inte anses reglera typiska dröjsmåls-situationer, är fältet på ett helt annat sätt fritt för nationell lagstiftning och rättsbildning genom avtal. Det finns därför skäl att närmare undersöka frågan om utsträckningen av Haagreglernas tillämpningsområde med avseende på dröjsmålssituationer.

När tvekan om utsträckningen av tvingande rättsregler råder kan det inte sägas, att dessa just med hänsyn till sin tvingande karaktär bör tolkas restriktivt. Ty transportören själv har ett intresse av en vidsträckt tolkning därigenom, att han visserligen ådrar sig ett visst ansvar men samtidigt också med säkerhet får åtnjuta den med ansvaret förbundna fördelen med begränsning av ansvaret. Det är långt ifrån säkert att andra friskrivningar eller begränsningar godtas. Den säkraste ansvarsbegränsningen inom avtalsfrihetens område är, paradoxalt nog, att frivilligt underkasta sig tvingande regler med en inbyggd ansvarsbegränsning — så har exempelvis skett i fall, där redare frivilligt utsträckt Haagreglerna utöver den tvingande ansvarsperioden för lastning och lossning till att omfatta hela terminalskedet.<sup>2</sup> Någon särskild in dubio-regel har man därför knappast skäl att uppställa.

<sup>1</sup> Se därom t.ex. undersökningen av K. Grönfors i *Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Philips Hult* (Upps. 1960) s. 148 ff.

<sup>2</sup> Jfr Grönfors, *Successiva transporter* s. 288 f.

I detta läge erbjuder dröjsmålsskadornas förhållande till Haagreglerna särskilt intresse. Skall de anses falla inom de tvingande Haagreglernas tillämpningsområde eller utanför detta? Verkan av eventuella fri-skrivningsklausuler är givetvis beroende av hur denna fråga besvaras. Frågan skall därför nu särskilt undersökas, varefter framställningen i ett senare kapitel (XI) övergår till att behandla frågor rörande fri-skrivningsklausuler. Verkan av sådana vid sjötransporter måste därvid bedömas mot bakgrunden av de uppnådda resultaten i detta kapitel.

## 2. Författningstexterna

Konventionens text och förarbetena därtill lämnar tolkningsfrågan i viss grad öppen. Ett resultat härav har också blivit både oenighet och osäkerhet.

I den engelska texten till konventionens art. 3 (8) samt art. 4 (5) talas om "loss or damage to or in connection with goods". Orden "to or in connection" kan tyda på att även dröjsmålsfall omfattas. Den franska originaltexten till konventionen, vilken text är den enda officiella men i praktiken mycket mera sällan konsulterad än den engelska, innehåller uttrycket "responsabilité pour perte et dommage concernant des marchandises". Detta uttryck tillåter uppenbarligen inte samma vidsträckta tolkning.<sup>3</sup>

I den svenska texten av Haagreglerna (Haaglagen), vari § 3 mom. 8 samt § 4 mom. 5 skall överensstämma med konventionens art. 3 (8) och art. 4 (5), finner vi först att § 3 mom. 8 bara talar om "förlust, minskning, eller skada till följd av fel . . .". Här finns ej ordet "goods", ej heller har orden "to or in connection with" blivit översatta och medtagna — en iögonfallande oöverensstämmelse med den engelska (men ej den officiella franska) texten. Avsaknaden av ordet goods gör, att förlusten eller skadan måste antas ej behöva bestå av en fysisk skada (sakskada). Den svenska texten skulle därför kunna avse även dröjsmål, trots att man ej översatt "to or in connection with goods".

I § 4 mom. 5 talas om "skada å gods eller skada, som därmed sammanhänger". Detta ger intryck av att skada kan avse även dröjsmåls-skada, men denna måste ha något samband med godset ("... skada, som därmed sammanhänger . . ."). Vad ett sådant krav närmare besett skulle innebära får anses vara mycket ovisst.

<sup>3</sup> Överensstämmande Ramberg s. 31 not 16.



### 3. Förarbetena

Haagreglerna tillkom och antogs i Bryssel 1924 på grundval av ett konventionsutkast, som utarbetats av International Law Association (ILA) och den därur framsprungna expertgruppen Comité Maritime International (CMI). Ända in i det sista vid Haagreglernas tillkomst var man beträffande dröjsmålsfrågan oenig. Den tyske representanten, Richert, fäste uppmärksamheten på att ordet "skada" ständigt återkommer i ordkonstellationen: "i samband med". Han ville veta om man därmed bara avsåg den "materiella" skadan, den fysiska skadan, eller om man lika väl kunde tänka sig att uttrycket kunde avse den rent ekonomiska skadan.<sup>4</sup>

Ordföranden, belgaren Franck, medgav att utredandet av denna fråga var av största vikt. Den svenske representanten Algot Bagge betonade likaledes, att det var av största intresse att utröna, huruvida det endast var fråga om skador å godset i sig eller om det också var fråga om skador härstammande från dröjsmål, t.ex. skador bestående i lägre pris för köpmännen etc.<sup>5</sup>

Under konferensens gång framkom vid ytterligare ett flertal tillfällen krav på fastställande av innebörden i ordet skada.<sup>6</sup> Därvid var det främst den svenske och den tyske representanten, som insisterade på frågans behandling. Man ville att reglerna antingen skulle omfatta endast transporten (tiden lastning-lossning) och vad därtill hör, varmed man avsåg direkta och fysiska skador å godset som följd av dröjsmål. Eller också ville man utsträcka ansvaret att omfatta även de indirekta skador (följdskadorna), som kunde uppstå utan direkt samband med transporten, varvid mottagarens samtliga förluster därigenom skulle bli täckta. Diskussionen i denna fråga avslutade ordföranden med konstaterandet, att fysiska skador på godset klart föll under Haagreglerna. Övriga frågor, menade han, fick bli föremål för nationell lagstiftning. Man fick ta i beaktande att Haagreglerna var alltför "generella" för att avse en sådan "speciell" tillämpning som den ifrågavarande.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Procès-Verbaux Conférence Internationale de Droit Maritime, Réunion de la Sous-Commission (Bruxelles 1923) s. 52.

<sup>5</sup> A.st.

<sup>6</sup> Ib. s. 90, 124 f.

<sup>7</sup> Ib. s. 124.

#### 4. Engelsk och amerikansk rätt

Den senaste utvecklingen i engelsk rätt, som påverkat så många av dem i andra rättssystem som uttalat sig, måste närmare redovisas.

Ännu i ett avgörande som *Imperial Smelting Co. v. Joseph Constantine SS Line Ltd.*, (1940) 66 Ll.L. Rep. (K.B.) 147, fastställde Lord Atkinson (s. 165) att den engelska Haagregellagstiftningen art. 4 (2 a) endast hänför sig till fysisk skada å gods. En annan uppfattning kommer till synes i det ofta citerade *Caspiana*-fallet. Där blev det fastslaget att Haag-reglernas skadebegrepp avsåg mer än fysisk skada.

*Renton and Co. v. Palmyra Trading Corporation*, (1956) 2 Lloyd's Rep. (HL) 379. Fartyget *Caspiana* hade i stället för att gå till London och Hull för att lossa, gått till Hamburg. Deviationen medförde, att fartyget blev försenat, vilket i sin tur medförde att dröjsmål uppstod. Haagreglerna art. 3 (8) gjordes med anledning av detta föremål för tolkning, varvid det gällde att fastställa, om man med orden förlust och skada avsåg den fysiska skadan. I målet fastställdes att en dylik tolkning var alltför snäv. Beträffande den regel, om vars innebörd man tvistade, sade Lord Henryton, att han fann det omöjligt att begränsa ordsammansättningen i art. 3 (8) att endast omfatta fysisk skada eller förlust. Lord Henryton ville dessutom, för översiktens skull, indela art. 3 (8) till att avse fyra situationer, nämligen 1) förlust av gods, 2) skada å gods, 3) skada i samband med gods, 4) förlust i samband med gods. Problemet blev herefter att fastställa skadeståndsskyldighetens omfattning.

Det av många uppmärksammade avgörande, vilket spelat en särskilt inflytelserik roll för tolkningen i flera rättssystem, är det s.k. *Saxon Star*-fallet.<sup>8</sup> Däri har Haagreglerna gjorts direkt tillämpliga på en dröjsmålssituation, där ingen fysisk skada föreligger.

*Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd v. Adamastos Shipping Company Ltd*, (1958) Lloyd's Rep. 73. Rättsfallet avser tankern *Saxon Star*. Denna var den 26 maj 1950 sluten på ett certeparti för så många konsekutiva (dvs. omedelbart på varandra följande) resor, som fartyget kunde utföra under en period av aderton månader. På grund av en del maskinfel och därmed nödvändiga reparationer uppstod stort dröjsmål (106 dagar). Befraktaren krävde ersättning för tidsförlust (ca £ 80 000), eftersom fartyget hade utfört färre resor än det annars skulle ha gjort.

Det fastslogs, att maskinen i sig själv hade varit i fullvärdigt skick, och att orsaken till skadorna hade varit olämpligt maskinbefäl. Redaren hade däremot uppträtt försvarligt vid anställning av maskinbefäl. Båten hade därför varit sjövärdig under den tid certepartiet gällde. I certepartiet hade införts en

<sup>8</sup> Se som ett exempel framställningen hos P. Manca, *International maritime law 2* (Antwerp 1970) s. 217.



paramountklausul, enligt vilken den amerikanska Haagregellagstiftningen US Coga skulle tillämpas. Frågan var, om detta verkligen kunde ske, eftersom certepartiet därmed kom att innehålla motsägande uppgifter. Om paramountklausulen skulle bli gällande, kom Haagreglernas art. 4 (1) och (2 a) att frita redaren från ansvar, eftersom maskinpersonalens fel måste betraktas som fel i handhavandet av fartyget. I anslutning härtill uppstod fråga om den rätta innebörden av Haagreglerna art. 4 (1) och (2 a). Fallet har i diskussionen uppfattats såsom rörande tolkning av Haagreglerna och inte såsom ett fall av avtalstolkning.<sup>9</sup>

Med tanke på avgörandets stora praktiska betydelse är det av vikt att de olika domstolsledamöternas argument presenteras. Vid målets avgörande i House of Lords fann tre av fem domare, att Haagreglerna ej borde begränsas till att omfatta enbart fysisk skada på gods.

Lord Simonds antog till en början, att stadgandet ej begränsades till att omfatta enbart fysisk skada på gods utan omfattade även den skada bortfraktaren led i det nu diskuterade fallet. Han säger: "I will merely assume that it (the Act) is not confined to loss or damage to goods but extends also to the loss suffered by the charterers owing to the delay, caused by the unseaworthiness, the loss in fact alleged to have been suffered by the charterers in the present case. It is in this context that the question must be considered to what voyages the new immunity extends" (s. 82).

Senare fastställde Lord Simonds, att det inte fanns någonting, som begränsade skadan till fysisk sådan, varken i art. 4 eller art. 2. Dessutom ansåg han domstolen vara helt fri att ta ställning till problemet, eftersom det ej fanns något tidigare auktoritativt avgörande, som band domstolen under exakt samma omständigheter som de i Saxon Star-fallet föreliggande.

Lord Keith of Avonholm drog samma slutsatser som Lord Simonds, men på andra grunder. Han stödde sig på ett tidigare avgörande, det nyssnämnda Caspiana-fallet, och gjorde en jämförelse med Haagreglerna art. 3 (8), där man talar om förlust av godset samt förlust i samband med godset. Han sade, att i Saxon Star-fallet frågan gällde inte förlust av gods men väl förlust av ett antal resor och likställde förlust av gods med förlust av resor. Detta skulle göra att situationen i Saxon Star-fallet föll under Haagreglernas tillämpningsområde (s. 97).

Lord Somervell of Harrow var den tredje av domstolsledamöterna, som ville bifalla redarens talan. Lord Somervell menade, att "loss or damage" inte enbart kan begränsas till fysisk skada å godset. För det fall att skada uppstår, som inte är av denna art, måste den emellertid uppstå i samband med godset. Anledningen till att Haagreglerna ändock kunde göras tillämpliga i den föreliggande situationen berodde på följande omständighet: "The form of the claim here depends, of course, on the fact that the provisions of the Act have been incorporated into a charterparty for successive voyages" (s. 100). Denne ledamot tycks därför ha stött sig på en tolkning av det individuella avtalet.

<sup>9</sup> Jfr anmärkningarna av L. Gorton i JMLC 1 (1969/70) s. 641 f.

Lord Morton of Henryton var en av dissidenterna. När han kom in på dröjsmålsproblematiken, diskuterade han i första hand den resa då fartyget gick med barlast. Han kunde ej finna skäl till att Haagreglerna kunde avse annat än de resor, då fartyget gick med last, varför det var irrelevant att ens diskutera, huruvida det dröjsmål, som inträffat under barlastresan, föll under konventionen (s. 86, resp. s. 89).

Lord Reid, den andre av dissidenterna, menade i likhet med den föregående, att Haagreglerna endast avsåg de resor, då ett fartyg gick med last. Han kom inte alls in på frågan vad Haagreglerna egentligen menar med skada eller förlust (s. 91).

De tre första domstolsledamöterna (Lord Simonds, Lord Keith of Avonholm samt Lord Somervell of Harrow) stödde sina konklusioner på uttalanden av Judge Devlin, som avgjorde målet i Queen Bench's Division, (1957) 1 Lloyd's Rep. 79. Han sade beträffande innebörden av orden "loss or damage": "The Act is dealing with responsibilities and liabilities under contracts of carriage of goods by sea, and clearly such contractual liabilities are not limited to physical damage. A carrier may be liable for loss caused to the shipper by delay or misdelivery, *even though the goods themselves are intact* (kurs. här). I can see no reason why the general words "loss or damage" should be limited to physical loss or damage. The only limitation which is, I think, to be put upon them is that which is to be derived from Sect. 2, which I headed: 'Risks'. The 'loss or damage' must in my opinion arise in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody 'care and discharge of such goods' but is subject to no other limitation." (Pp. 87-88.)

Beträffande den vidsträckta tolkning, som man kan ge orden "in relation to" och "in connection with", sade han, att man måste uppställa visst krav på begränsning av dessa ords innebörd. Skadorna måste stå i något samband med godset och detta samband får inte vara alltför avlägset. I detta fall gällde det förlust av resor och denna förlust jämställde Devlin med förlust av gods, varvid det ej förelåg ett "avlägset samband". Ett alltför avlägset samband ansåg han vara om bortfraktaren samtidigt var ägare till varorna och dröjsmålet eller skadan å godset medförde en högre kostnad för frakt, vilket i sin tur kom att påverka pris och vinst.

Utgången av Saxon-Star-målet har sedan bekräftats av det i annat sammanhang redan (Kap. VIII: 4) diskuterade *Czarnikow*-målet rörande skada på grund av dröjsmål vid prisfall på marknaden. Även amerikansk domstolspraxis erbjuder stöd för den extensiva tolkningen.

I *Badhwaar v. Colorado Fuel and Iron Corp.*, 1955 AMC 2139, avspeglas en uppfattning, som talar för att Haagreglerna även omfattar dröjsmålskador. Man sade beträffande Haagreglerna art. 3 (6), att uttrycken förlust och skada var vidsträckta nog att avse försumligt dröjsmål (2166). Ansvaret gällde oavsett om godset var skadat eller ej. Detta framgick av att man konstaterade och påingterade, att ingen fysisk skada å godset hade noterats (2170).



I *Commercio Transito Internazionale v. Lyke Bros*, 1957 AMC 1188, kommer man fram till att förlust och skada inkluderade förlust och skada förorsakad av dröjsmål. Dessförinnan (1189) konstaterades, att det visserligen fanns punkter i konossementskonventionen, som inte behövde ha mera omfattande innebörd än att dessa endast inbegrep fysisk skada å gods, men detta gällde inte generellt vid reglernas tillämpning. I rättsfallet anmärktes vidare, att art. 4 (2) undantog bortfraktaren och fartyget från ansvar för förlust och skada, som härstammade från vissa situationer. Dessa situationer avsåg fall, som inte ingick i bortfraktarens "maktsfär" eller som väl ingick där men långt ute i periferin. Lade man dessa aspekter på en dröjsmåls-situation, kunde denna ej utgöra en sådan typisk perifer situation, varför bortfraktaren borde åtnjuta samma fördel av ansvarsbegränsning, som gäller enligt art. 4 (5), när godset kommer för sent fram, som när det kommer fram i skadat tillstånd.

Slutligen deklarerades i *Aspen Pictures Inc. v. Oceanic SS Co*, 1957 AMC 2388, att konventionen omfattar dröjsmål: "It was undisputed, therefore, that the delay in the sailing of the Sierra was caused by the strike. Under the express provisions of the bills of lading and Cogsas defendants were exempt from liability for damage caused by such delay unless plaintiff proved, that the defendants' negligence contributed to the damage" (s. 2397).

### 5. Tysk rätt

Som exempel på kontinental uppfattning kan tas den tyska rätten, särskilt som denna under mer än etthundra år haft åtskilligt inflytande på skandinavisk sjörätt.

I tysk rätt har Haagreglerna inarbetats i handelslagboken (HGB). Transportören sägs där ansvara för förlust eller skada som uppkommit på godset under tiden från lastning till lossning (§ 606).

Schaps & Abraham är negativa mot möjligheten att rena dröjsmåls-skador skulle omfattas av § 606.<sup>10</sup> Hans Gramm är tveksam men lutar närmast mot att rena dröjsmåls-skador faller utanför den tvingande regleringen.<sup>11</sup> Samma ståndpunkt intar Wüstendörfer, som gör en hänvisning inte bara till ordalydelsen ("or in connection with the goods") utan även till det till grund för Haagreglerna liggande allmänna skyddsändamålet.<sup>12</sup> Schlegelberger & Liesecke menar däremot, att § 606 avser dröjsmål, vilket framgår om man gör en jämförelse med Haagreglerna art. 3 (8), samt med tanke på den senaste utvecklingen i engelsk rätt.<sup>13</sup> Betydande osäkerhet råder alltså.

<sup>10</sup> G. Schaps & H. J. Abraham, *Das deutsche Seerecht* 2 (Berl. 1962) s. 433.

<sup>11</sup> H. Gramm, *Das neue deutsche Seefrachtrecht* (Berl. 1938) s. 107.

<sup>12</sup> H. Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht* (2. Aufl. Tüb. 1950) s. 294.

<sup>13</sup> F. Schlegelberger & R. Liesecke, *Seehandelsrecht* (2. Aufl. Berl. 1964) s. 291.

## 6. Nordisk rätt

När man skall fastställa den svenska rättens inställning bör som en utgångspunkt konstateras följande. Motiven till 1936 års sjölagsändringar uttalar, att konossementsreglerna enligt de internationella Haagreglerna "ej torde direkt avse någon morareglery".<sup>14</sup> Lagstiftarens uppfattning vid införlivandet av Haagreglerna med vår nationella lag tycks därför ha varit överensstämmande med den, som konventionens förarbeten onekligen ger visst stöd för. Denna innebär sammanfattningsvis, att dröjsmålsfallen täcks så långt själva det transporterade godset skadats på grund av dröjsmålet (godset skall ha "förkommit, minskat eller blivit skadat"), men i övrigt skulle dröjsmålsfallen inte omfattas av konventionens reglering. Lagtextens "neutrala" avfattning i 118 och 130 §§ överensstämde härmed. Samma uppfattning har också uttalats i svensk sjörättsdoktrin, men med viss tvekan och mera såsom avspeglade s.k. härskande uppfattning.<sup>15</sup> Algot Bagge menade redan 1923, att tvekan kunde uppstå om Haagreglerna skulle tillämpas även i fall av dröjsmål, där ingen fysisk skada på godset förefanns, men uttalar sig slutligen till fördel för den mera restriktiva tolkningen.<sup>16</sup>

Denna enhetliga uppfattning har i några avhandlingar från senaste tid ersatts av en tvekan om det motiverade i att upprätthålla den restriktiva tolkningen.<sup>17</sup> Skälet härtill har främst varit den engelska rättsutvecklingen (ovan under 3).

Även för norsk rätt gäller, att motiven till 1936 års sjölagsändringar tycks räkna med Haagreglerna såsom täckande blott dröjsmålsskador på själva godset, icke ett sådant fall som att godset kommer fram oskadat men för sent.<sup>18</sup>

Den norska doktrinen låter sig också inordnas i en äldre uppfattning, som hävdar den restriktiva tolkningen, och en nyare uppfattning.

<sup>14</sup> Wikander, Sjölagsändringar s. 182.

<sup>15</sup> F. Schmidt, Föreläsningar i sjörätt (Lund 1944) s. 84, Schmidt m.fl., Huvudlinjer s. 78, och Grönfors, Allmän transporträtt s. 81. Samma uppfattning R. Beckman, Handbok i sjörätt (6. uppl. Hfors 1969) s. 147, och E. Hoppu, Rahdinottajan tavara-vastuusta (Vammala 1966) s. 292.

<sup>16</sup> A. Bagge i SvJT 1923 s. 223, 229.

<sup>17</sup> Ramberg s. 30 f. och C. G. Björkelund, Självständighet och ansvar (Sthlm 1970) s. 134. Jfr Gorton s. 117.

<sup>18</sup> Instilling (1936) s. 57 f., cit. ovan Kap. VIII: 2. Jfr ND 1970 s. 209 Hålogaland, ovan Kap. I: 7.



Jantzen, Norges representant på Brysselkonferensen, säger till en början, att det är odiskutabelt att Haagreglerna avser fysisk skada. Därefter diskuterar han fram och tillbaka beträffande den rena dröjsmålsskadan. Han är beträffande denna situation benägen att acceptera, att konventionen tolkas extensivt på så sätt, att den kommer att omfatta även detta fall. Trots att reglerna använder sig av ordsammansättningar, som kan ge upphov till osäkerhet, bör detta ej enligt hans mening föranleda osäkerhet i tillämpningen för det konkreta fallet. Till slut faller han emellertid tillbaka till en mera restriktiv tolkning och hänvisar till de norska motiven, där man kan läsa följande: "Ansvaret för en försinkelse, som ikke fører til tap eller beskadigelse, må antas å falle utenfor konvensjonen."<sup>19</sup> Sejersted delar denna uppfattning.<sup>20</sup>

En nyare uppfattning företräder Selvig. Han anser det vara helt klart, att direkta skador på godset omfattas av konventionen, eftersom detta var avsikten med utformningen av reglerna. Mera diskutabel finner han emellertid frågan, huruvida reglerna omfattar indirekt skada på grund av dröjsmål, vare sig det föreligger sakskada eller ej.<sup>21</sup> En extensiv tolkning kan dock stödjas på ordsammansättningen i art. 4 (5). Vidare saknas skäl att göra skillnad mellan direkta och indirekta skador i dröjsmåls-sammanhang. Detta underlättar också tillämpning av konventionen i det konkreta fallet.<sup>22</sup>

Per Gram delar Selvigs åsikter. Enligt Gram avser reglerna fysisk skada på godset till följd av dröjsmål. Han talar även om den indirekta skadan som en typisk dröjsmålsförlust, och som exempel på dylika nämner han förlust av marknad, högre kostnader för godset, utgifter som mottagaren måste bära i avvaktan på godsets ankomst m.m. Beträffande den indirekta skadan, dvs. den rena dröjsmålsskadan, säger han till en början, att det är tveksamt om denna omfattas av konventionen. Han tror ändå att det kan bli möjligt och detta genom följande resonemang: "Konossementsloven § 4 p. 1 och 2 talar om beskadigelse og tap av gods. Dette peker ikke nødvendigvis utover det fysiske tap, men § 4 p. 4 om deviasjon nevner ikke godset, og det blir gjerne forsinkelse ved deviasjon. I § 4 p. 5 om kollogrensen står det: eller vedkommende dette.

<sup>19</sup> Jantzen s. 523. Motivuttalandet i fråga förekommer i Innstilling s. 87.

<sup>20</sup> F. Sejersted, Om Haagreglene (Oslo 1949) s. 45.

<sup>21</sup> E. Selvig, Unit limitation of carrier's liability (Oslo & Lond. 1960, även i AFS Bd 5) s. 83.

<sup>22</sup> A.a. 98.

Den riktige tolkningen må være at både det tvingende ansvaret og kollo-grensen gjelder for forsinkelse underveis med lasten."<sup>23</sup> Den engelska rättens senare utveckling åberopas uttryckligen som stöd härför.

Denna nordiska utveckling i riktning mot att helt inkludera de rena dröjsmålskadorna under de tvingande Haagreglerna har kulminerat i och med den begränsade reformen 1973 av de nordiska sjölagarnas befraktningskapitel. Lagtexten i 130 § har till ordalagen anpassats närmare till konventionens lydelse på sådant sätt, att man underlättar en tolkning överensstämmande med den senaste utvecklingen i engelsk rätt. På kommittéstadiet rörde man däremot ännu inte 118 §. Lagtexten är enhetlig för de fyra nordiska länderna.

De tillhörande lagmotiven innehåller däremot på kommittéstadiet uttalanden, som skiftar med avseende till attityden i lagtolkningsfrågan. Klart och utan omsvep förklarar det norska betänkandet, att Haagreglerna skall uppfattas såsom omfattande även de rena dröjsmålskadorna.<sup>24</sup> Den svenska sjölagskommitténs uttalanden på denna punkt är betydligt försiktigare hållna, men innebär en försiktigt hållen rekommendation till domstolarna att slå in på samma linje och numera tolka Haagreglerna så att de omfattar även de rena dröjsmålskadorna.<sup>25</sup> De finländska motiven håller sig nära de svenska.<sup>26</sup> De danska motiven slutligen överlämnar tolkningsspörsmålet till domstolarnas prövning och uttalar tvekan om den nya extensiva tolkningen av Haagreglerna verkligen låter sig försvaras.<sup>27</sup> Mellan den positiva norska och den negativa danska ståndpunkten ligger tydligen Sveriges och Finlands uppfattning, som visserligen är i det hela positiv men formulerar tolkningsrekommendationen åt domstolarna försiktigt. Nordisk enhet på lagtextplanet döljer alltså betydande oenighet vad beträffar den reella lösningen.

Detta måste uppenbarligen vara en högst otillfredsställande situation. På departementsplanet uppnådde man därför vid nordiska överläggningar att i lagtexten, vid sidan om orden skada och förlust, uttryckligen

<sup>23</sup> P. Gram, *Fraktavtaler og deres tolkning* (3. utg. Oslo 1967) s. 140. Jfr det nyss anförda avgörandet ND 1970 s. 209 Hålogaland.

<sup>24</sup> NOU 1972: 11 s. 15–16 och 20. Det beklagas också, att man aldrig lyckades uppnå nordisk enighet i denna tolkningsfråga.

<sup>25</sup> SOU 1972: 10 s. 43 f., 46 och 63.

<sup>26</sup> Det finländska betänkandet har i skrivande stund inte offentliggjorts. Omdömet grundar sig på uttalanden, gjorda vid nordiska överläggningar.

<sup>27</sup> Bet. nr 642 s. 18 och 26–27.



infördes även ordet dröjsmål (118 §).<sup>28</sup> Härmed har lagstiftaren klart tagit ståndpunkt och som en gemensam nordisk linje deklarerat, att även de rena dröjsmålsfallen går in under Haagreglerna.

### 7. Förslag till lösning av tolkningsfrågan

Anglo-amerikansk uppfattning har tydligen utvecklats starkt i riktning mot att anta rena dröjsmålsskador omfattade. I det ledande avgörandet *Saxon Star* har man ännu haft möjlighet att uppställa en analogi mellan förlust av gods och förlust av ett antal resor under ett certeparti, vilket kunde innebära en viss begränsning. Enär enligt avtalet fartyget skulle utföra så många konsekutiva resor som möjligt under en viss tidsperiod, verkade ett dröjsmål med förlust av resor som följd på ett likartat sätt som förlust av gods (innebärande fysisk skada på gods). Men samtidigt öppnades dörren på vid gavel för en vidsträckt tolkning av Haagreglerna såsom tillämpliga på dröjsmål över huvud. Amerikanska avgöranden går också långt, och någon begränsning till förlustfall som är analoga med godsförlust lär inte längre gå att uppställa.

Påtaglig är tendensen att åberopa den engelska konventionstextens lydelse som ett huvudargument för tolkningsresultatet.<sup>29</sup> En förklaring härtill är naturligtvis den traditionella rättsliga tekniken bland särskilt engelska domare. Såsom ett avgörande realskäl bakom detta formella skäl kan dölja sig en naturlig önskan att infånga dröjsmålssituationerna under det godtagna Haagregelsystemet med dess ansvarsbegränsning och därmed undvika överraskande och av assuranzen otäckta ersättningskrav. Om man saknar möjlighet att omedelbart göra en omfattande konventionsreform, erbjuder en extensiv tolkning för ögonblicket den enda utvägen. Detta realskäl i förening med den anglo-amerikanska rättsens tydliga utveckling mot att inkorporera samtliga dröjsmålssituationer i Haagreglerna utgör i dagens läge ett tungt vägande motiv för andra länder att följa efter och godta en sådan extensiv tolkning. Man torde också få

<sup>28</sup> Se Prop. 1973: 137 s. 62 samt lagtexten i 118 §. En verklig ståndpunktsförändring innebar detta för Danmark. I den danska propositionen, Lovforslag Folketingsåret 1972-73, Handelsmin. j. nr 716-3-1972, s. 14, framhålls emellertid, att konsekvenserna härav blir begränsade dels på grund av Haagregelkatalogens ursäktsgrunder, dels på grund av ansvarsbegränsningen, som får särskild betydelse just vid följdskador.

<sup>29</sup> Jfr Carver 1 s. 224 f. och T. Scrutton, *Charterparties and bills of lading* (17. ed. Lond. 1964) s. 422.

räkna med att så faktiskt kommer att ske i växande utsträckning. Nordisk rätt har goda skäl att inte spjärna mot denna rättsutveckling utan acceptera densamma i föreliggande läge.

Man kan fråga sig vad denna extensiva tolkning av Haagreglerna i realiteten innebär i fråga om ökad ansvarsbörda på redarsidan. Det har från vissa håll anförts, att verkningarna skulle bli ödesdigra. "Liabilities arising from delay at sea, which will encourage Masters if they are at all late to accept additional hazards in their navigation . . . , may in many cases not be easily insurable."<sup>30</sup> Sådana resonemang tycks alldeles förbise, att utvidgningen i själva verket är mycket begränsad. För det första krävs det, som framgår av utredningen om dröjsmålsbegreppets uppbyggnad (Kap. V), ganska mycket innan ett relevant dröjsmål föreligger. För det andra måste det bevisas föreliggande kausalitet mellan detta dröjsmål och den uppkomna skadan, och detta kan ej sällan vara ganska svårt för den skadelidande. För det tredje inträder ansvar endast för den händelse ingen av Haagreglernas många ursäktsgrunder föreligger. I princip fordras det alltså presumerad culpa, och ursäktsgrundernautiskt fel och brand upprätthålls alljämt. Det sista innebär, att förseningar på grund av fartygssammanstötning och annan felnavigering, varigenom godset kommer fram alltför sent, icke medför något som helst ansvar. För det fjärde gäller samma ansvarsbegränsningssummor som för godsskada; förlust av marknad, för att ta blott ett exempel, kan därför aldrig bli ersättningsgill till högre belopp än som skulle utgå vid totalförlust. Mot denna bakgrund är det uppenbart, att några domedagsprofetior knappast kan vinna tilltro. Vad som nuförtiden verkligen pressar till iakttagande av tidtabeller och ökning av resehastigheten är i själva verket kommersiella hänsyn, konkurrensskäl som är alldeles oberoende av hur ansvarsreglerna råkar vara utformade. Något motskäl till de nyss anförda skälen till förmån för den extensiva uppfattningen har därför inte framkommit genom anförda invändning.

Övervikten till förmån för att inbegripa de rena dröjsmålsskadorna gäller mot bakgrunden av dagens situation och som en korttidslösning. Men talar samma skäl för gemensamma regler avseende både sakskador och dröjsmålsskador även på längre sikt?

<sup>30</sup> Detta uttalande ingår i en skrivelse, som den internationella sjöförsäkringsunionen IUMI ställt till IMCO. Skrivelsen har av IMCO utskickats till medlemsländerna i Doc. LEG XX/5/2, 13 August 1973.



Svaret måste här enligt min uppfattning bli nekande. En överblick över Haagreglerna i deras helhet ger vid handen, att konventionsskri- varna hela tiden haft sakskadefallen i sikte. Detta allmänna intryck av reglernas uppläggning bestyrks av den tveksamhet inför möjligheten att inbegripa andra skadefall som förarbetena enligt redogörelsen tidigare ger uttryck för.<sup>31</sup> I domar till förmån för en utsträckning av Haagreg- lerna även till de rena dröjsmålsfallen ordas ständigt om textens slutliga avfattning ("or in connection with the goods") på ett sätt, som ger intryck av svår argumentnöd. Som nyss påpekats måste bakomliggande realskäl anses ha varit avgörande.

Till förmån för en reglering av dröjsmålsfallen efter därför särskilt avpassade regler talar, att dessa fall — såsom den tidigare undersök- ningen visat — har en från sakskadefallen avvikande struktur. Sak- skadereglerna är godscenterade och därigenom homogena med avseende på skadetyperna (fysiska skador på det transporterade godset), under det att dröjsmålsreglerna är transportfristcenterade och uppvisar hetero- gena skadetyper (olika slags följdskador av försening). Varje seriös reform måste utgå från denna grundläggande olikhet. Den inom land- transporträtten använda juridiska tekniken med särskilda regler för dröjsmålsskador framstår därför som mera välgrundad än Warszawa- konventionens och den nu antagna Haagregelregleringens teknik att utsträcka sakskadereglerna till att omfatta även rena dröjsmålsfall.

Ett iögonfallande exempel är kolli- och kilobegränsningarna av an- svaret tillämpade på dröjsmålssituationer. De är avpassade till gods- värdet och passar därför väl till de godscenterade sakskadereglerna. Överförda på de rena dröjsmålsfallen, där överskridandet av en trans- portfrist är det relevanta och skadorna kan ta sig så många uttryck men inte är centerade till godset, passar måtten ej längre på samma sätt. Tvärtom kan dröjsmål med leveransen av ett enstaka kolli orsaka en betydande dröjsmålsskada, liksom dröjsmål med leveransen av åtskilliga kollin endast en ringa dröjsmålsskada.

<sup>31</sup> Denna slutsats kan man dra alldeles oberoende av vilken ställning man tar till frågan om konventionsförarbetens betydelse i tolkningshänseende. Denna fråga har varit livligt omdiskuterad i bl.a. nordisk doktrin. Se sammanfattningsvis därom P. Lødrup, Luftfart og ansvar (Oslo 1966) s. 72 ff.

Även om den nuvarande nordiska lösningen för stunden framstår som den bästa, bör en konventionsreform, avseende att lösa dröjsmålsregleringens problem på längre sikt, allvarligt pröva möjligheten att följa särregleringens väg. Denna har också valts i arbetet på en konvention om kombinerade transporter, den s.k. TCM-konventionen (jfr ovan särskilt Kap. V: 9 och VI: 5 och 6).



## Kapitel X

### DRÖJSMÅL VID SUCCESSIVA TRANSPORTER

#### 1. *Inledning*

Den hittillsvarande framställningen har utgått från att en sammanhängande transport utförs med en och samma transportör och med anlitan­de av ett och samma transportmedel (singlemode transports). Den moderna transportapparatens framväxt har emellertid medfört, att åtskilliga sammanhängande transporter utförs av flera transportörer efter varandra, s.k. successiva transporter. Sådana transporter kan utföras med anlitan­de av antingen transportörer med ett och samma transport­medel (genomgångstransporter) eller också transportörer med minst två olika transportmedel (kombinerade transporter, särskilt i engelskt och amerikanskt språkbruk betecknade intermodal transports och numera allt oftare multimodal transports).<sup>1</sup>

När en skada uppkommit vid en successiv transport, blir det på grund av segmenteringen av transporten omöjligt att utpeka skadegö­raren, om inte den skadeutlösande händelsen lokaliseras till ett be­stämt transportavsnitt. Hur skall en sådan lokalisering ske?

Vid saksador, dvs. fall där skadegörelsen tar sig uttryck i skada på eller förlust av själva godset, är ofta nog skadeorsak och skadeeffekt sammanfallande i tid och rum. Om de inträffar på olika tider, så att t.ex. dålig stuvning av en container åstadkommer bräckage av godset under en stormig sjöresa, måste man göra en kausalitetsbedömning: orsakades skadan av den dåliga stuvningen eller av stormen eller möjligen av båda dessa omständigheter, helt eller delvis? Hur svår en sådan bedömning än må vara att företa, blir den i varje fall såtillvida rimlig, att skade­effekten är bunden vid godset och godset kan utpek­as befinna sig i någon transportörs vård vid det ena och det andra tillfället. Så snart godset kan lokaliseras vid tiden för skadetillfället, kan också skadan lokaliseras.

<sup>1</sup> Se angående terminologin Grönfors, Successiva transporter s. 11 och 94. Be­träffande engelskt och amerikanskt språkbruk, se t.ex. ECOSOC, Doc. E/5111, 30 March 1972, s. 5 not 5.

I fråga om de rena dröjsmålskadorna är läget ett helt annat, eftersom skadan då inte längre är godscentrerad utan transportfristcentrerad (ovan Kap. I: 6). Detta förhållande kräver en särskild undersökning om vad som innefattas i dröjsmålsbegreppet (2) och hur lokaliseringen skall företas (3) när det gäller successiva transporter.

Vid kombinerade transporter tillkommer ytterligare problem till följd av att ansvarsreglerna är olika för olika transportmedel. Svårigheterna i samband därmed måste även belysas (4).

Vägen ut ur de i detta kapitel behandlade svårigheterna är genomförandet av ett uniformt ansvar, som gäller för den successiva transporten i dess helhet (5). Endast genom att släppa kravet på en segmentering av transporten befrias man från ofta kostnadskrävande och tidsödande utredningar i syfte att besvara frågorna, *när* och *var* en viss skada har uppkommit.

## 2. Dröjsmålsbegreppet

Vad som är dröjsmål i transporträttslig mening har förut (Kap. V) utretts. Vad där sagts är tillämpligt även på fall av successiva transporter. Ny är blott frågan, hur det sagda skall tillämpas i sådana fall eller m.a.o. vad som utgör dröjsmål vid en successiv transport.

Antag att en försening på tio dagar uppstår i det första ledet, men att befördran i de båda andra leden sker så snabbt att förseningen inhämtas med plus fem dygn i vardera ledet, så blir slutresultatet av den successiva transporten som helhet, att godset kommer fram till den slutliga bestämmelseorten i rätt tid ( $-10+5+5=0$  dagars försening). Något dröjsmål har då, i förhållandet mellan den för den totala transporten ansvarige och hans kund, aldrig uppkommit. I förhållandet mellan den för hela transporten ansvarige och dennes första undertransportör föreligger visserligen ett dröjsmål, men detta är ett förhållande som helt regleras av undertransportavtalet. När man talar om dröjsmål med avseende på den successiva transporten som helhet, är det endast *slutsumman* som åsyftas. Det är denna som framstår såsom dröjsmål i förhållande till transportkunden för den totala successiva transporten.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Överensstämmande är följande protokollsuttalande från Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft convention on the combined transport contract, Doc. TRANS/370, CTC/III/1, 29 July 1971, s. 11 nederst (nr 54): "The meeting agreed that the time to be considered in connexion with delay should relate to the duration of the entire combined transport operation and not to the duration of carriage of or



I och med att denna utgångspunkt för resonemangen har klargjorts, följer en viktig konsekvens med avseende på lokaliseringen av dröjsmål, där sådan kan och skall ske, jämfört med lokaliseringen av saksador vid successiva transporter. Eftersom sakskadereglerna är godscenterade, låter sig vanligtvis punkten där godset skadats fixeras i det rumstidliga, dvs. avseende både plats och tid, till visst led av transporten ("when and where the damage occurred"). Det kan m.a.o. bevisas, att godset vid den avgörande tidpunkten befann sig i en bestämd undertransportörs vård. Den enda principiella svårigheten uppkommer, när den skadegörande handlingen resp. ansvarsgrundande underlåtenheten kan visas vara knuten till ett bestämt led i transporten medan den skadliga effekten inträffar under ett annat led. Att i dylika fall lokalisera "skadan" är ett skadeståndsrättsligt problem, som möter även i andra sammanhang.<sup>3</sup>

I samma mening kan en definitiv dröjsmålskada i förhållande till transportkunden för den totala successiva transporten aldrig sägas ha uppkommit och realiserats under ett bestämt led av densamma. Den uppkommer först vid slutpunkten av transporten i form av ett överskridande av transportfristen för den totala successiva transporten.

Reglerna om dröjsmålsansvar för transportören är också, såsom tidigare understrukits, transportfristcenterade. Överskridandet av transportfristen kan däremot sägas ha *orsakats* av en försening under godsets transport med en eller flera av undertransportörerna. Lokaliseringen upplöser sig här i en kausalitetsbedömning.

### 3. Lokaliseringen av dröjsmål till ett eller flera transportled

Denna kausalitetsbedömning, som måste antas följa allmänt antagna kausalitetsregler inom skadeståndsrätten, leder in i en rad subtila bedömningar. Detta förhållande belyses genom ett studium av följande tänkbara typfall av dröjsmål vid en treledad successiv transport:

- (a)  $-10 + 0 + 0 = 10$  dagars försening
- (b)  $-5 + 0 - 5 = 10$  dagars försening
- (c)  $-10 - 10 + 10 = 10$  dagars försening
- (d)  $-\frac{1}{2} + 0 - \frac{1}{2} = 1$  dags försening.

storage by a sub-contractor of the CTO." I förhållandet mellan undertransportörerna kan däremot dröjsmål föreligga, och senare transportörs extra kostnader för åtgärder i syfte att påskynda den återstående delen av transporten och därmed minska eller helt upphäva ett slutligt dröjsmål kan utgöra ersättningsbar skada.

<sup>3</sup> Problemet är av samma slag som regler om kompetens mellan olika jurisdiktioner, när en brottslig eller skadegörande handling resp. underlåtenhet begåtts på en ort och effekten därav realiserats på en annan ort.

Fall (a) är i detta avseende alldeles okomplicerat. Hela dröjsmålet har orsakats av den förste undertransportörens försening och kan lätt lokaliseras till hans ansvarsområde. I ett slappt språkbruk kan den genom dröjsmålet orsakade skadan rent av sägas ha "uppkommit" eller "inträffat" i det första transportledet.

Fall (b) är däremot inte längre självklart. En kausalitetsbedömning kan få till resultat, att halva förseningen anses ha orsakats under det första transportledet och den andra halvan under det tredje transportledet.<sup>4</sup> För den händelse den av dröjsmålet orsakade skadan låter sig på motsvarande sätt särskiljas till sin omfattning såsom beroende av den ena resp. andra orsaken, får vardera skadedelen tillskrivas sin orsak. Resultatet blir detsamma, i fall den uppkomna skadan betraktas som en helhet och i överensstämmelse med läran om samverkande skadeorsaker delas lika på det första och det tredje transportavsnittet.

Än mera komplicerat framstår fall (c). Det förutsätts där, att tio dagars försening uppkommit på vardera den första och den andra transportsträckan men att huvudtransportören för att nedbringa det uppkomna dröjsmålet inom ramen för en omlastningsklausul väljer att flyga godset över den sista transportsträckan och därvid inhämta halva den förut uppkomna förseningen. Det slutliga dröjsmålet i förhållande till transportkunden blir därför inte större än tio dagar. På vilken transportsträcka har detta dröjsmål på tio dagar orsakats? Eller annorlunda uttryckt: vilka tio dagar har "utraderats" genom tidsvinsten om tio dagar på den sista transportsträckan? Hade "vinsten" i stället gjorts under den andra transportsträckan, skulle det ha tett sig naturligt att anse den slutliga förseningen på tio dagar hänförlig till enbart den tredje sträckan. Men i exemplet var läget inte detta. Skall "vinsten" i stället möjligen fördelas med fem dagar på den första och lika mycket på den andra sträckan?<sup>5</sup> Hävdvunna kausalitetsresonemang lämnar ingen säker ledning vid besvarandet av dessa frågor.

<sup>4</sup> Men det kan ju också tänkas, att transporten ej passade in i det tredje transportledets tidtabell på grund av förseningen i det första ledet. Hela förseningen kan då anses ha orsakats av det första transportledet. Jfr avgörandet ND 1923 s. 234 Bergen, där dröjsmål genom felsändning av godset i två omgångar ansågs medföra ansvar för båda förseningarna för den transportör, som begick det första felet.

<sup>5</sup> Motsvarande frågor kan ställas med avseende på huvudtransportörens extra-kostnad för att välja omlastning till flyg på den sista transportsträckan. Hans förlust genom den högre frakt han därmed måste betala, har den orsakats av enbart en av de andra båda undertransportörerna eller skall den fördelas på dem båda?



Fall (d) illustrerar en annan svårighet vid lokaliseringen av ett dröjsmål under en successiv transport. Det förutsätts i exemplet, att endast en hel dags försening räknas som dröjsmål. I exemplet har inte förseningen orsakats på någon transportsträcka, isolerat sett, men fördröjningen på den första och den tredje sträckan ger tillsammans tagna såsom slutsumma en dags försening i förhållande till transportkunden. Den praktiska situationen är, att på flera transportsträckor uppstår en fördröjning som i och för sig ligger inom ramen för transportfristen avseende den totala successiva transporten men som tillsammans tagna får effekten, att transportfristen i förhållande till kunden är överskriden.

Situationen är onekligen snarlik det från kausalitetsresonemang välkända exemplet "A ger C 5 gr av ett gift, varav den dödande dosen är 10 gr, och B ger härefter C, ovetande om A:s handling, ytterligare 5 gr. Vem har orsakat C:s död?" Mycket skarpsinne har nedlagts på denna typ av problem, giftdoserna har varierats till sina proportioner och förutsättningarna även i övrigt skiftats. Två huvudresonemang synes bli aktuella i vårt exempel. Enligt det första är hela det slutliga dröjsmålet att anse såsom uppkommet under den sista transportsträckan, eftersom det först är genom denna försening, som den slutliga summan förtätats till ett överskridande av transportfristen. Det andra resonemanget innebär, att samverkan mellan fördröjningarna under den första och den tredje transportsträckan skall leda till att den slutliga förseningen anses ha orsakats till lika delar under dessa båda sträckor. Intetdera resonemanget framstår som bättre förankrat i regelsystemet än det andra. Vilket resonemang, som skall anses leda till den lämpligaste juridiska lösningen, är osäkert.

Dessa exempel tycks klart visa, hur stora svårigheter det erbjuder att lokalisera orsaken till ett uppkommet dröjsmål — som f.ö. sedan i sin tur skall visas ha orsakat en ersättningsbar skada. Problemområdet rymmer en ansenlig mängd av delikat advokatyr, lockande processanledningar och höga administrativa kostnader för handhavandet av reglerna. Det är därför önskvärt att söka en lösning, som medger att man helt undviker denna arbetsmetod (se närmare nedan under 5).

#### 4. *Särskilda problem vid kombinerade transporter*

När olika transportmedel anlitas för fullgörandet av olika delar av den totala transporten, kvarstår de härmed behandlade svårigheterna att lokalisera orsakerna till den försening, som uppkommit som ett slut-

resultat av den kombinerade transporten. Men ytterligare tillkommer svårigheter, beroende på olikheter mellan de anlitade transportmedlens ansvarsregler. Sådana svårigheter, vilka tydligen är karakteristiska just för kombinerade transporter, kan här illustreras med några typsituationer.

(a) En del av transporten går till sjöss och under rättsordningen i ett land, som anser att dröjsmålsskador faller utanför Haagreglerna (se närmare ovan Kap. IX). Det av undertransportören utställda konossementet innehåller en klausul om total friskrivning från ansvar i dröjsmålsfall, och denna klausul tillskrivs giltighet i avtalsfrihetens hägn. Huvudtransportören (CTO) anses däremot enligt sitt avtal med transportkunden ansvarig, helt eller till viss del, för skada av dröjsmål; sådan skada anses enligt den på huvudtransportören tillämpliga rätten falla in under Haagreglernas tvingande bestämmelser (jfr Kap. IX: 7). Dröjsmålet i förhållande till transportkunden har orsakats av sjötransportören under det att denne hade vård om godset. Denne undertransportör är enligt det nyss sagda ansvarsfri. Avtalet om den kombinerade transporten och undertransportavtalet avviker på denna punkt från varandra.

(b) Huvudtransportören har en under tillämplig rätt gällande friskrivningsklausul för dröjsmålsskador, varigenom hans eventuella ansvar (sådant förutsätts finnas enligt angivna rättsordning) begränsas till frakten (klausul av den typ som behandlas nedan i Kap. XI: 3). Undertransportören är en flygtransportör, som lyder under luftbefordringens tvingande regler med hög kilobegränsning av ansvaret. Huvudtransportören skulle, om inte särskilda regler häremot gäller, i princip ha krav på större ersättning för dröjsmålsskador än den han i sin tur behöver utge till sin egen transportkund.

(c) En kombinerad transport i två led utförs dels med järnväg under CIM, dels med lastbil under CMR. Dröjsmålsskada har för huvudtransportörens kund uppkommit på grund av både järnvägstransportören och biltransportören. Den senares ansvar gentemot huvudtransportören är begränsat till frakten, den förras till dubbla frakten. Skall huvudtransportörens ansvar mot transportkunden, i den mån undertransportörens ansvarssystem skall ligga till grund (s.k. network principle), beräknas till biltransportörens frakt, järnvägstransportörens



dubbla frakt eller möjligen den sammanlagda summan av dessa båda belopp?<sup>6</sup>

(d) Vi utgår från samma typ av kombinerad transport som i närmast föregående exempel. CIM:s och CMR:s ansvarssystem är ju synnerligen närliggande varandra. På både järnvägssträckan och bilsträckan anses till dröjsmålet ha bidragit omständigheter av en och samma typ, vilka närmare besett måste klassificeras som förhållanden, som undertransportören ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga — en för järnvägstransporter och biltransporter gemensam exculpationsgrund. Inom järnvägsrätten tolkas detta uttryck strängt som ett slag av *force majeure*, inom biltransporträtten däremot ofta mildare, närmast som ett slag av culpaansvar med omvänd bevisbörda (presumtionsansvar). På grund av denna olikhet i tolkningstradition kvalificeras de i och för sig alldeles likartade omständigheterna på järnvägssträckan såsom fallande utanför *force majeure* i denna mening och alltså ansvarsgrundande, medan de på bilsträckan anses falla utanför culpaansvaret (transportören hade inte kunnat undvika den skadeutlösande händelsen) och följaktligen verka ansvarsbefriande. Trots att båda sträckorna medverkat till den slutliga förseningen, medför rekvisiten (sådana de tolkas) för vardera ansvarsregeln, att bara den ena sträckan är täckt av ansvar enligt sina egna ansvarsregler.

Dessa fyra exempel kan räcka för att illustrera de särskilda svårigheter, som olikheterna i ansvarssystemen orsakar, när det gäller dröjsmålskador vid kombinerade transporter. Ojämnheten mellan undertransportörernas och huvudtransportörens ansvarssystem kan medföra, att huvudtransportören får mindre (a) eller mera (b) än vad han rimligen borde ha med hänsyn till den slutliga dröjsmålskadan, som drabbat hans transportkund. Vidare: om man bygger huvudtransportörens dröjsmålsansvar mot sin transportkund på de för vederbörande undertransportör gällande ansvarsreglerna i dylika fall (*network principle*) kan detta medföra, att såväl ansvarets summamässiga omfattning (c) som dess innehåll (d) ger upphov till stora tolkningsmässiga svårigheter och ojämn resultat.

Även om man genom samarbetsavtal transportörer emellan kan överenskomma om schablonlösningar, som mildrar nackdelarna av de invecklade reglerna, innebär detta ingalunda, att man löser svårigheterna,

<sup>6</sup> Jfr Birgitta Blom i AfS Bd 11 s. 739.

endast att man döljer dem. Enda direkta utvägen ur dilemmat erbjuder införandet av ett huvudtransportörens uniforma ansvar gentemot sin transportkund för dröjsmålsskador.<sup>7</sup>

### 5. *Införandet av ett uniformt dröjsmålsansvar*

Ett uniformt dröjsmålsansvar innebär, att någon segmentering inte längre företas. Det saknar därför intresse att lokalisera en skada till ett visst led i transporten.<sup>8</sup> Vidare försvinner skillnader och ojämnheter mellan ansvarets omfattning och innehåll med avseende på de olika leden. Man behöver inte längre undersöka var och när en dröjsmålskada har uppkommit. Att detta är en betydande förenkling och inte minst en utredningsekonomisk besparing kan inte gärna betvivlas.

Genom avskaffandet av segmenteringen slipper man vidare det eljest nödvändiga motarbetandet av det grundläggande syftet för alla moderna enhetslastsystem, nämligen genom kontrollerande åtgärder i bevissäkrande syfte vid varje skarv mellan två olika transportörer.

Fördelarna med ett uniformt ansvarssystem kan sägas framstå särskilt tydligt, när det gäller just dröjsmålsansvaret. Hur känsligt detta ansvar är märks redan av den omständigheten, att varken de av CMI antagna Tokyo Rules 1969 eller sammansmältningen mellan å ena sidan dessa och å andra sidan UNIDROIT:s utkast, nämligen Romtexten av konventionsförslaget om kombinerade transporter, över huvud innehåller någon reglering av dröjsmålsskadorna. Det var helt avsiktligt som man sålunda undvek att röra i ett svårbemästrat problem.<sup>9</sup> Första gången

<sup>7</sup> I överensstämmelse härmed bearbetades den internationella handelskammarens första utkast till ICC Combined Transport Document så, att orden "or delay" på förslag av arbetsgruppens ordförande Bernhard Wheble ströks ur network-klausulen. Detta innebär, att med avseende på dröjsmål ett uniformt ansvar för CTO har accepterats. Saken hade f.ö. påtalats av BIMCO i dess remissvar till ICC. Den slutliga lydelsen har publicerats i Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Brochure 273, November 1973). Just detta uniforma dröjsmålsansvar har väckt kritik mot reglerna från redarhall.

<sup>8</sup> Annat än när transportören själv önskar regressa mot den undertransportör, som haft godset i sin vård vid den relevanta tidpunkten. Sådana problem finns det alla praktiska möjligheter att lösa i samarbetsavtal. Jfr Grönfors, *Successiva transporter* s. 253.

<sup>9</sup> UNIDROIT:s förslag från 1965 innehöll däremot i art. 14 en reglering av dröjsmålsskador, närmast byggd på CMR. Eftersom både Tokyo Rules och Romtexten bygger på network-principen, blir de underliggande konventionernas dröjsmålsbestämmelser enligt dessa förslag alltid att tillämpa, så snart det kan visas, under vilket led av transporten skadan uppkom.



dröjsmålsregler dyker upp i konventionsarbetet var vid den tredje sessionen IMCO/ECE. I utkastet av en för tillfället utsedd arbetsgrupp föreslogs en segmentering i överensstämmelse med den för förslaget i dess helhet grundläggande network principle, så att undertransportörernas ansvar alltid skulle tillämpas där dröjsmål orsakats på visst avsnitt av den kombinerade transporten.<sup>10</sup> På grund av de svårigheter, vartill ett konsekvent fasthållande av network-principen skulle leda, hade man redan vid den fjärde och avslutande sessionen ändrat detta därefter, att det underliggande ansvarssystemet skulle följas endast där dröjsmålet orsakats enbart ("solely") av ett enda led i transporten.<sup>11</sup> Detta steg innebär i själva verket, att ett enhetligt ansvar för dröjsmåls-skador införts redan i den text som bygger på network principle med avseende på ansvaret i övrigt. På så sätt har de särskilt starka argumenten till förmån för ett enhetligt ansvarssystem ("uniform liability") just vid dröjsmåls-skador verkat som en spjutspets för den radikala lösningen att införa ett enhetligt ansvarssystem i alla avseenden vid kombinerade transporter. Ett sådant förslag lades fram av en informell arbetsgrupp, vari deltog bl.a. Norge och Sverige, vid den fjärde sessionen och resulterade i att man till förslaget fogade en alternativ text, byggande på uniform liability.

---

<sup>10</sup> Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft convention on the combined transport contract, Third session, TRANS/Conf. Room Doc. 118, 30 June 1971, under Art. 11: orden "or delay". Detta förslag överensstämmer med den slutliga texten från den tredje sessionen, se TRANS/370, CTC/III/1, Annex 1, s. 7. Jfr om tillkomsten av dessa bestämmelser Birgitta Blom i AfS Bd 11 s. 736.

<sup>11</sup> Se CTC IV/WP. 7 s. 19, CTC IV/WP. 9/Add. 1 s. 1 och CTC IV/18, TRANS/374 s. 22.

## Kapitel XI

### FRISKRIVNING FRÅN DRÖJSMÅLSANSVAR

#### 1. *Inledning*

De båda avslutande kapitlen av denna undersökning ägnas åt möjligheten för parterna i transportavtalet att påverka gränserna för ansvarets utsträckning i riktning mot inskränkningar (detta kapitel) och utvidgningar (nästa kapitel).

När det gäller möjligheten att inskränka ansvarets omfattning genom friskrivningsklausuler, erbjuder sjörätten det mest komplicerade problemläget. Detta beror på den nyss (Kap. IX) behandlade frågan, hur långt Haagreglernas tvingande rättsverkan skall anses sträcka sig i fråga om dröjsmålsskador.

Det har klarlagts, att Haagreglerna numera enligt engelsk sjörättspraxis anses med sitt tvingande ansvarssystem omfatta även samtliga skador på grund av dröjsmål. Det kan förmodas, att denna uppfattning efter hand kommer att slå igenom i internationell sjörätt. Det framgår vidare, att tidigare svensk sjörättsdoktrin med stöd av uttalanden i de svenska motiven till 1936 års sjölagsändringar försökt att tolka Haagreglerna så, att dessa inte skulle avse ersättning för dröjsmål, där det inte är fråga om skada på själva godset, som föranletts av dröjsmålet (godset skall ha "förkommit, minskats eller blivit skadat"). Haagreglerna skulle därför täcka blott sådana fall av dröjsmålsskada, som omkvalificeras till sakskada.

I samklang med sistnämnda uppfattning står den utformning, som sjölagens särskilda stadgande om dröjsmålsansvar fick vid 1936 års sjölagsändringar. I 1924 års utkast till bestämmelsen i fråga hade denna gjorts i viss utsträckning tvingande. Det slutliga förslaget gjorde på denna punkt helt om, och sjölagen 130 § utformades klart som enbart dispositiv. Till stöd härför åberopades två skäl. Det ena och mindre betydande var, att ämnet då inte ansågs ha den praktiska vikt, att en



tvingande lagstiftning var "oeftergivlig". Att detta skäl i dagens läge saknar slagkraft torde redan ha framgått av de tidigare utredningarna. Det andra och mera betydelsefulla skälet var, att en "tvingande lagstiftning skulle medföra en, åtminstone i någon mån, större tunga för svensk än för utländsk rederiverksamhet", eftersom konossementsreglerna enligt de internationella Haagreglerna "ej torde direkt avse någon morareglering".<sup>1</sup> Undersökningen av Haagreglernas omfattning torde ha visat, att detta huvudskäl för den dispositiva utformningen av 130 § numera har bortfallit.

Den svenska sjölagens och övriga nordiska sjölagars dispositiva utformning på denna punkt har säkerligen utgjort en bidragande orsak till att skandinaviska redare på ett klarare och mera bestämt sätt sökt friskriva sig från allt dröjsmålsansvar än sina utländska kollegor, som ibland gärna smyger in dröjsmålsfriskrivningen i någon mera allmänt hållen ansvarsfriskrivningsklausul men i och för sig regelmässigt strävar efter att utesluta dröjsmålsansvar.<sup>2</sup> Skälet kan också vara det enkla, att skandinaviska redare oftast begagnar en stramare och mera fåordig utformning av konossementsklausulerna. En bidragande orsak kan vara, att friskrivningar just för dröjsmål och indirekta skador är "vanliga vid olika avtalstyper och brukar godtagas".<sup>3</sup> Denna klausulflora, såväl inom som utom Skandinavien, skall här redovisas (2).

I den mån Haagreglernas tillämpningsområde bestäms till att omfatta även rena dröjsmålskadorna, får friskrivningar enligt den vanliga modellen — liksom redan under engelsk rätt — verkan blott utanför Haagregelfart och fart som inte är underkastad en tvingande nationell reglering, dvs. en synnerligen begränsad slagkraft. Man måste dock räkna med att de ännu under åtskilliga rättsordningar tillerkänns full rättsverkan. Men därutöver uppkommer frågan, i vad mån redaren i fråga om dröjsmålsansvar under Haagreglerna (och motsvarande nationell

<sup>1</sup> Wikander, Sjölagsändringar s. 182.

<sup>2</sup> Jfr United Nations Doc. ST/ECA/160, 8 May 1972, s. 109.

<sup>3</sup> Citatet är hämtat från den svenska skiljedomen ND 1967 s. 335 ("Hallaren" om brandskada vid reparation av fartyg). Jfr postverkets kungörelse (1966: 120) 3 § e), enligt vilken bestämmelse postverket är fritt från ansvar, när förlust eller skada orsakats av försening. Från svensk rättslitteratur må hänvisas särskilt till Hellner i TfR 1966 s. 319 ff. och AFS Bd 11 s. 254, från norsk rättslitteratur till P. Brunsvig, Konstruksjonsansvar ved bygging av skip (Oslo 1973, även i Afs Bd 13) s. 422 ff.

lagstiftning) kan genom avtalsklausuler i någon utsträckning begränsa det ansvar, som den tvingande regleringen har pålagt dem (4).

Även där dispositiv rätt reglerar frågan om ansvar för dröjsmålskador, händer det att vissa särskilt långtgående friskrivningar kan drabbas av allmänt förmögenhetsrättsliga tvingande regler, som sätter en gräns för hur långt friskrivningen får gå med hjälp av en skälighetsbedömning e.d. En särskild typ av friskrivningsklausuler rörande dröjsmålskador tar särskilt sikte på att till undvikande av ett underkännande godta ett visst dröjsmålsansvar men samtidigt begränsa detsamma på ett sätt som kan anses godtagbart för både transportören och hans transportkund (3). Denna klausultyp kan sägas utgöra en mellangrupp.

Lufträttens dröjsmålsansvar är helt likställt med sakskadeansvaret vad beträffar den tvingande ansvarsreglering. Inom denna ram förekommer emellertid allmänt en viss form av friskrivning, vars rättsverkan skall närmare diskuteras (5). Motsvarande fråga inom landtransporträtten skall slutligen uppmärksammas (6).

## 2. Friskrivning från sjörettens dispositiva dröjsmålsansvar

Flertalet hittills begagnade klausuler, som äsyftar en redarens ansvarsbefrielse, utgår — i överensstämmelse med vad nyss sagts — från att dröjsmålsansvaret är dispositivt och att tillämplig rättsordning därför lämnar det vidsträcktaste utrymme för en friskrivning.

Vid ett försök till typisering av de olika dröjsmålsklausulerna kan man lämpligen indela dessa i olika grupper. Skiljaktigheterna mellan några av klausultyperna är ej alltför stora och indelningen är närmast gjord för att på ett någorlunda klart och systematiskt sätt kunna belysa hur de klausuler, varigenom redarna friskriver sig ifrån ansvar för uppkomna dröjsmålskador, utformats i praktiken.

### *Klausultyp I*

Denna typ av dröjsmålsfriskrivningsklausul får sägas vara den vanligaste. Många skandinaviska redare använder just denna klausultyp. Det karakteristiska för densamma är, att transportören helt och hållet friskriver sig från varje direkt eller indirekt dröjsmålskada, hur denna än må ha uppkommit.



*Exempel*

1. "Delay. The carrier shall in no circumstances whatsoever be responsible for any direct or indirect loss or damage sustained by the Merchant through delay."
  - a. Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg.
  - b. Swedish American Line, Gothenburg—Wilhelmsen Line, Oslo; U.S. South Atlantic/Gulf and Mexico.
  - c. Swedish American Line, Gothenburg—Swedish Transatlantic Line, Gothenburg; U.S. North Atlantic.
  - d. England Sweden Line (Ellerman's Wilson Line, Rederi-Svea, Svenska Lloyd).
  - e. Macpak container service (MacAndrew Line and Swedish Lloyd).
  
2. "... The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods."
  - a. The Scandinavian West Africa Line.
  - b. Wilh. Wilhelmsen, Oslo—Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg; South Africa.
  - c. Swedish American Line, Gothenburg.
  - d. Swedish American Line, Gothenburg,—Wilhelmsen Line; U.S. South Atlantic and Gulf, Cuba, Mexico service.
  - e. AB Atlantrafik, Göteborg.
  - f. Swedish Chicago Line, Stockholm (Rederiaktiebolaget Ragne, And. Smith Rederi AB).
  - g. Australia—West Pacific Line.
  - h. Svenska Orient Linien, Göteborg.
  - i. Gorthon Lines, Helsingborg.
  - j. Den Norske Syd-Amerika Linje, Oslo.
  
3. "The Carrier does not accept any responsibility whatsoever for delay." Fjell and Fjord Lines (Fjell Line & Norwegian America Line).
  
4. "Delay. The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay to the goods even if caused by negligence of the Carrier." Det Forenede Dampskibs-selskab, Köpenhamn.
  
5. "Rederiet er ikke i noe tilfelle ansvarlig for tap som måtte oppstå grunnet på forsinket lossing eller avlevering." Baltic Line (Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab, Oslo).
  
6. "Forsinkelse. Bortfragteren er ikke ansvarlig for Tab foraarsaget ved Forsinkelse af Godset selvom saadant Tab skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren eller nogen der udfører arbejde i Skibets Tjeneste." Det Forenede Dampskibs-selskab, Köpenhamn.

7. "*Indirect loss or damage.* The Carrier shall in no circumstances whatsoever be responsible for any direct or indirect loss or damage caused through delay or for any indirect loss or damage caused through physical loss or damage to the goods."
- a. Scanlake Line (Fjell and Fjord Lines, Swedish Atlantic Line, Swedish Chicago Line), Göteborg.
  - b. UK-Scandinavian Express Line, Esbjerg.
8. "The Carrier shall never be responsible for;
- (a) delay
  - (b) . . . "
- Van Nievelt Goudriaan & Co's Stoomvaar Maatschappij N.V., Rotterdam; Zuid Amerika Lijn, Rotterdam.
9. "*Delay.* The carrier shall never be liable for the consequences of any delay, no matter what the cause thereof may be, art. 477 Netherlands Commercial Code being waived."
- Koninklijke Hollandsche Lloyd, Royal Netherlands' mail service to the River Plate & Brazil, Amsterdam.
10. "The Shipowner shall not under any circumstances whatever be liable for any loss, damage or expenditure suffered or incurred by or in consequence of any delay and/or late delivery, even if such delay and/or late delivery has been caused by any act fault, default or neglect of the Shipowner, his Agents or Servants."
- Haven Line (N. V. Gebr, van Uden's Scheepvaart en Agentuur My. and N. V. Maatschappij Vrachtvaart, Rotterdam).
11. "*Delay in delivery.* The carrier is not liable for any loss or damage caused to the shipper in consequence of any delay in the delivery of the cargo arising from any cause whatsoever. — Delivery of originally missing cargo can take place at all times."
- a. Nederland Line, Royal Dutch Mail, Amsterdam, Royal Rotterdam Lloyd, Rotterdam (Through bill of lading).
  - b. N. V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij, Holland Afrika Lijn.
  - c. Java Pacific & Høegh Lines.
12. ". . . , the steamer not to be held liable for delay or any consequence arising from such delay."
- Dampfschiffahrts-Gesellschaft "NEPTUN", Bremen.



13. "Indirect loss or damage. The Carrier shall in no circumstances whatsoever be responsible for any direct or indirect loss or damage caused through delay or for any indirect loss or damage caused through physical loss or damage to the goods."

Gemensamt konossement för Wilh. Wilhelmsen, Oslo,  
Det Østasiatiske Kompagni, Köpenhamn,  
Rederi AB Transatlantic och  
Broströmskoncernen, Göteborg.

En kommentar till denna klausul har givits i AB Broströms juridiska avdelnings cirkulär nr 16/1968: "I klausul 17, "Indirect loss or damage", vilken motsvarar den gamla "Delay"-klausulen, framhålles att redaren ej har något ansvar för indirekta skador, vare sig dessa beror på försening eller fysisk skada på godset. Det nya i klausulen är tillägget om fysisk skada. De fall vi då tänker på är exempelvis att en maskin under transporten skadats av saltvatten och därför ej har utlovad kapacitet. En mottagare skulle då kunna tänkas kräva ersättning för att maskinen icke lämnar det ekonomiska utbyte, som han haft anledning förvänta sig."

### *Klausultyp II*

Till denna typ hänföres klausuler, vilka ej är fullt så långtgående i ansvarsfriskrivningshänseende som de under typ I återgivna. En genom redarens egen grova vårdslöshet orsakad dröjsmålsskada fritar t.ex. ej redaren från ansvar. Till denna klausultyp har även hänförts sådana dröjsmålsfriskrivningar, enligt vilka uttryckligen, till skillnad från andra redares klausuler, redaren fritas från ansvar endast i den mån dispositiv lagstiftning reglerar ansvarsfrågan.

### *Exempel*

1. "Delay. The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence."
  - a. AB Svenska Ostafrika Linjen, Stockholm.
  - b. Birka Line (Stockholms Rederiaktiebolag Svea—Rederiaktiebolaget Fredrika, Stockholm).
  - c. Rederi AB Tor Line, Göteborg (numera reviderat till Combiconbill, nedan klausultyp VI nr 2).
  - d. Stockholms Rederiaktiebolag Svea.
  - e. Rederiaktiebolaget Götha, Göteborg.
  - f. Conlinebill, as amended Jan. 1, 1973.

2. "The Carrier shall not under any circumstances be responsible for any loss sustained by the shipper or consignee through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence, any warranty of seaworthiness in the premises being hereby waived and the burden of proving liability being in all respects upon the shipper or consignee."
  - a. Concordia Line; North American/Mediterranean and Middle East service (Christian Haaland, Haugesund).
  - b. Meyer Line, Oslo; Eastbound special form.
  
3. "Fartyget är icke ansvarigt för försening som förorsakats av strejk, lockout, komplot mellan befäl, maskinister eller besättning, dock- eller hamnarbetare eller andra för fartyget sysselsatta personer, och icke heller för följder som därigenom uppkommit."
 

Rederiaktiebolaget Göteborg-Fredrikshavn Linjen, Göteborg.
  
4. "If it is proved that damage has arisen on account of delay caused by Wilson & Co AB, compensation will only be awarded when Wilson & Co AB has caused such delay wilfully or by gross negligence. The compensation shall in no event exceed the double amount of the freight."
  - a. Wilson & Co AB, Göteborg.
  - b. AB Scandinavian Freight Container System, Göteborg.
  
5. "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."
 

Atlantic Container Line Ltd., Southampton.
  
6. ". . . The Carrier shall not be under any liability in the event of loss of or damage to the Goods due to:—
  - (f) Delay except to the extent provided by Clause 6 hereof:"
  
6. "Delay—
  - (i) The Carrier shall be under no liability in respect of delay or loss or damage due to delay in the carriage or delivery of the Goods howsoever caused and whether arising on land or sea except insofar as, and to the extent that, the Carrier may be liable therefore by reason of the application of the Hague Rules to the sea transit hereunder.
  - (ii) Where the carrier is liable for delay or for loss or damage due to delay and the articles accepted for transportation are stated on the front hereof to be Container(s), the Container (including the Contents) shall be the "package or unit" for the purpose of Article IV Rule 5 of the Hague Rules."
 

OCL (Overseas Containers Ltd) or ACT (Associated Container Transportation Ltd), London.



*Klausultyp III*

Denna klausultyp kännetecknas av att redaren ej vill binda sig vid att leverera godset i en viss hamn på en i förväg bestämd tidpunkt, att han vill kunna ändra den för fartyget i seglationslistan angivna avgångs- resp. ankomsttidpunkten etc. Dröjsmålsfrågan har så att säga bakats in i en mera allmänt hållen libertyklausul med avseende på tidsfaktorn.

*Exempel*

1. ". . . Carrier does not undertake that the goods shall arrive at place of discharge, destination or transshipment at any particular time or to meet any particular market or use. Scheduled times of sailing, arrival or transshipment may be advanced or delayed wherever the carrier finds it prudent or advisable to do so."
  - a. Fruit Express Line (USA Pacific Coast—Europe).
  - b. Jfr även Pacific Islands Transport Line (A/S Thor Dahl, Norge).
2. "The Carrier undertakes no obligation to load the accepted goods in any particular turn or within any particular time or so as to arrive for any particular market or season."
 

Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen.
3. "Carrier is not and shall not be required to deliver said merchandise at port of delivery at any particular time or to meet any particular market or in time for any particular use."
  - a. Klaveness Line, Oslo; Pacific Coast-Asiatic Service.
  - b. Knutsen Line; Orient and Western Australia; Bakke Steamship Corporation.

*Klausultyp IV*

Innehållet i hithörande klausuler är, att godset om möjligt bör befordras så fort som möjligt utan onödiga avbrott; skulle emellertid på grund av resans förlängning e.d. försening uppstå, skall redaren inte lastas för denna.

*Exempel*

1. ". . . The cargo to be forwarded as soon as practicable but the Carrier not to be liable for any delay."
  - a. Axel Broström & Son, Göteborg.
  - b. Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg.
  - c. AB Transmarin, Helsingborg.
  - d. Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger (Østersjølinjen and Nornanlinjen).
  - e. Fearnley & Eger, Oslo.
  - f. Thor Thoresen Line, Oslo.

2. "It is mutually agreed as follows: The Ship and Carrier shall not be liable for . . . ; nor for any loss or damage caused by the prolongation of the voyage, . . ."  
Den Norske Amerikalinje, Oslo.
3. "... The Carrier may delay forwarding awaiting a vessel or conveyance in his own service or with which he has established connections."  
O. F. Ahlmark & Co Efr. AB, Karlstad.

### *Klausultyp V*

Denna typ omfattar sådana klausuler, där den egentliga dröjsmålsfritskrivningen endast ingår som ett led i en allmänt hållen ansvarsfritskrivningsklausul.

### *Exempel*

1. "It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Shipper, Consignee or Owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part . . ."  
Shaw Savill Line, London (New Zealand trade through bill of lading).
2. "The Carrier shall not be responsible for loss, damage or delay whatsoever or wheresoever arising directly or indirectly from quarantine regulations and/or the regulations and/or requirements of the Health Authorities and in the event of quarantine, or the intervention of Health Authorities, the goods may be discharged into any depot, hulk or sanitary or other craft as required for the despatch of the vessel and/or her cargo. All expenses whatsoever and wheresoever incurred in complying with the said regulations and/or requirements and/or in avoiding or reducing delay in quarantine to the vessel and/or her cargo shall as regards the goods comprised in this Bill of Lading be borne by the Shipper, the Consignee, the Owner of the goods or the Holder of the Bill of Lading."  
Swedish Australia Line (Transatlantic).
3. "The carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay, loss or damage occurring before the goods enter ship's tackle to be loaded or after the goods leave ship's tackle to be discharged, transhipped or forwarded, nor for any delay, loss or damage arising or resulting from hostilities, or from acts of sabotage or of malicious persons or from strikes, lockouts, stoppages or restraints or lack of labour trouble from whatsoever cause, whether of employees of the carrier or others and whether partial



or general or whether existing or anticipated at the time of delivery of the goods to the carrier or at any other time.”  
Wallenius Lines; outward Australian service.

4. ”The shipowners not to be responsible for losses or damages caused by:
  - 1) Acts of God, . . . , or delays or interruptions wheresoever and whensoever occurring and of whatsoever nature or kind.”  
Johnson Line; Homeward South Pacific.
  5. ”. . . The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay, non-delivery or mis-delivery, or loss of or damage to the goods occurring while the goods are not in the actual custody of the Carrier.”
    - a. De La Rama Lines.
    - b. Barber Line, Far East service (Fearnley & Eger—A. F. Klaveness & Co, A/S).
  6. ”. . . The Carrier shall not be liable for loss of or injury or delay to passengers or drivers or escorts of vehicles (including trailers, containers, flats etc.) or their luggage howsoever caused.”  
Rederi AB Tor Line, Göteborg (tidigare version).
  7. ”In case any of the goods cannot be found for delivery during the vessel’s stay at ports of transshipment or destination they are to be forwarded when found, the Carriers not to be liable for the consequences of any delay arising.”  
Harrison Line (Continent to West India [via United Kingdom]).

### 3. *Friskrivning enbart genom summamässig ansvarsbegränsning*

Redarna tycks alltså i sina avtalsvillkor ha försökt resa en solid mur av friskrivningar som skydd mot ett hotande ansvar för dröjsmålsskador. De tvingande Haagreglerna har dock rasat omkull delar av denna mur, och friskrivningarna blir ogiltiga i länder med domstolar, vilka tolkar Haagreglerna såsom omfattande även dröjsmålsskador. Denna situation behandlas närmare i nästa avsnitt (4).

I länder, där dröjsmålsskador helt eller delvis anses falla utom det tvingande Haagregelsansvaret, kan klausulerna medföra andra överraskningar. Tvingande nationella regler kan försätta friskrivningar ur spel. Vad svensk rätt beträffar gäller sålunda, att uppenbarligen obilliga (oskäligen) avtalsvillkor kan jämkas av domstolarna; de kan dessutom underkastas särskild bedömning av Konsumentombudsmannen och Marknadsdomstolen, så snart presumtiva transportkunder kan klassificeras som konsumenter. Och dispositiva regler, eventuellt med summamässigt helt obegränsat ansvar ”ända upp till himlen”, kan medföra

hårda ersättningskrav på transportören, utan att denne kan falla tillbaka på någon täckning i sina försäkringar.

### *Klausultyp VI*

I detta läge förefaller det vara betydligt gynnsammare för redarna att inrikta sin friskrivningsaktivitet inte på ansvaret för dröjsmålskadorna och indirekta skador av sådana utan på den summamässiga storleken på krav härrörande från sådana skadetyper. Det kan antas vara mera respekterat av domstolarna att avtalet accepterar ansvarighet för dröjsmål men begränsar skadebeloppen till rimliga belopp.<sup>4</sup> Det avgörande rättspolitiska argumentet för domstolarna att godta en dylik lösning är givetvis, att indirekta skador på grund av dröjsmål kan vara så överraskande och stora till omfånget att det framstår som mer eller mindre ovanligt att transportören skall stå dessa risker, samtidigt som sådana tidsskador normalt inte är försäkringsbara för transportören (däremot ej sällan för godsets mottagare, t.ex. avbrottsförsäkring för en industri, se även ovan Kap. I: 4).

Denna moderna typ av friskrivning i dröjsmålsfall har lanserats under senaste år i några standardkonossement. Sammanfattningsvis kan den sägas innebära ett erkännande av att ett dröjsmålsansvar kan läggas på transportören, men klausulen begränsar i så fall detsamma kraftigt, till fraktens storlek eller godsets värde.

### *Exempel*

1. "13. *Delay, Consequential loss, etc.* The Carrier does not accept liability for any direct or indirect loss or damage sustained by the Merchant through delay, unless the Carrier is liable for consequences of delay under any laws, statutes, agreements or conventions of a mandatory nature. However the liability of the Carrier, if any, shall not exceed the amount of the corresponding freight."  
Atlantic Container Line, Southampton.
2. "13. *Delay, Consequential Loss, etc.* If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the transport covered by this B/L, or to the value of the goods as determined in Clause 11, whichever is least."  
Combiconbill.

<sup>4</sup> Jfr Grönfors i *Law and international trade — Recht und internationaler Handel*, Festschrift für Clive M. Schmitthoff (Frankf./M 1973) s. 198.



3. "9. *Delay, Consequential Loss, etc.* Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. If the Freight Forwarder is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to the double freight for the transport covered by this Bill of Lading, or the value of the goods as determined in Clause 8, whichever is the less."  
FBL, FIATA Bill of Lading.

4. "12. *Extent of Carrier's Liability.* In the event of any loss, damage or delay to or in connection with goods exceeding in actual value the minimum value per package permitted by applicable law, or in case of goods not shipped in packages per customary freight unit, the Carrier's liability, if any, shall be determined on the basis of such minimum permissible value per package or per customary freight unit, unless the nature of the goods and a higher value thereof shall be declared by the shipper in writing before shipment and inserted in the Bill of Lading.

In the event of any loss, damage or delay to or in connection with goods of a value of or less than such minimum permissible value per package, or in case of goods not shipped in packages per customary freight unit, the Carrier's liability, if any, shall be limited to the invoice value of the goods, on which basis the rate of freight shall be adjusted. It is not intended that such invoice value shall be an agreed valuation and it is agreed that in no event shall this clause operate to increase the extent of the Carrier's liability beyond the market value at port of discharge, if that be less than invoice value. In no event shall the Carrier be liable for more than the loss or damage actually sustained.

It is agreed that the meaning of the word 'package' includes animals, pieces and all articles of any description except goods shipped in bulk."

Salén Reefer Services AB, Stockholm.

#### 4. *Friskrivning från sjörettens tvingande dröjsmålsansvar*

I rättsordningar, enligt vilka även de rena dröjsmålskadorna faller under de tvingande Haagreglerna, kan man fråga sig, om redaren egentligen har möjlighet att göra så mycket till sin förmån genom en kontraktsklausul.<sup>5</sup> Vad redaren avtalsvis kan påverka måste vara sådant, som inte

<sup>5</sup> I den mån på Haagreglerna grundad nationell rätt, t.ex. den svenska sjölagen, medger vissa friskrivningar, består givetvis allttjämt en möjlighet för redaren att göra sådana. Särskilt intresse i detta sammanhang har friskrivningsmöjligheten för skador, som inträffar före lastning och efter lossning (ansvaret täcker då bara tiden tackle-to-tackle, med den utsträckning till undanförande för att underlätta fortsatt lossning som beskrivits vid behandlingen av ansvarsperioden, ovan Kap. V: 5). Där man, såsom ofta sker i moderna containerkonossement, frivilligt utsträcker Haagreglerna till att gälla terminalperioderna genom en paramountklausul, kan denna utformas så tydligt, att därvid undantag görs för just dröjsmål orsakade under terminalperioden (jfr med

täcks av de tvingande reglerna men indirekt kan ha betydelse för i vilken utsträckning han drabbas av ansvar. Eller annorlunda uttryckt: i den mån rättsfaktum har lämnats oregrerat, kan tvingande regler på rättsföljdssidan i viss mån påverkas med avseende på sitt tillämpningsområde.

### *Klausultyp VII*

Med denna utgångspunkt faller det lätt i ögonen, att Haagreglerna ingalunda bestämmer vad som är dröjsmål, endast vilka rättsföljderna blir i händelse av dröjsmål. Dröjsmålsbegreppets uppbyggnad sker genom "allmänna principer", som tillsammans ger en "modell" (ovan Kap. V). Enligt denna är dröjsmål en avvikelse från avtalad eller skälig transporttid. Dröjsmål inträder sålunda vid väsentligt överskridande av transportfristen, vilken — för den händelse parterna inte avtalat särskild tid — utgör den tid som skäligen skulle åtgå för en aktsam transportör.

På denna punkt kan en avtalsklausul nu påverka tidsfristens utsträckning genom att knyta skälighetsbedömningen icke till typfallet utan till en bedömning under hänsynstagande till samtliga konkreta omständigheter i det särskilda fallet. Man skall alltså vid tidsbedömningen väga in den försening som uppkommer på grund av att vädret var dåligt, strejk rådde i avgångshamnen osv. Samtidigt kan man för dröjsmålets inträde kräva inte blott ett väsentligt utan därtill ett gravt överskridande av transportfristen. Genom dessa båda åtgärder minskar antalet relevanta dröjsmålssituationer. Dessa båda åtgärder kan vidtagas genom

---

varandra rättsfallen NJA 1951 s. 138 och 1958 s. 373). En sådan friskrivning kan ha följande utseende:

1. *Paramount Clause.* Subject to the provisions of Clause 2, this B/L shall have effect to the provisions of the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bs/L, the 25th August, 1924 (under US law as enacted in the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, approved 16th April, 1936), which shall be deemed to be included in this contract, unless the Hague-Visby Rules, contained in the Protocol of the 23rd February, 1968, to amend the above-mentioned Convention, are made mandatory under the law applicable.

2. *Period of liability.* Except for delay, the Carrier shall be responsible for the goods under the Convention and the Protocol respectively named in Clause 1, also during the port terminal periods before loading and after discharge. If delay occurred during the port terminal periods before loading and after discharge, such delay shall be excluded from the Carrier's liability.



infogande av uttryck som "having regard to all circumstances in the case" resp. "gravely exceeding".

Inom rättsordningar, som inkluderar dröjsmålssituationerna under Haagreglerna, blir ursäktgrunderna enligt dessa regler (även nautiskt fel och brand) automatiskt tillämpliga på dröjsmålssituationerna. Under andra rättsordningar gäller dispositiva regler. Med hänsyn till att klausulen skall vara generellt användbar bör för dessa senare fall ansvaret begränsas på motsvarande sätt. Särskilt viktigt är detta för sådana fall, där en speciell transportfrist har avtalats och ansvaret därför eljest skulle bli strikt. Ursäktgrunderna nautiskt fel och brand bör kanske inte komma i fråga att utsträckas till fall utanför Haagreglerna, då deras existens inom Haagreglernas eget område är så omstridd som fallet är i dagens läge. I övrigt kan ju Haagreglernas ursäktgrunder sammanfattas sålunda, att transportören skall visa att han iakttagit all rimlig aktsamhet, s.k. presumtionsansvar. På motsvarande sätt bör då införas i klausulen, att transportören är fri från ansvar, där han kan visa att han inte hade kunnat undvika dröjsmålet genom användande av rimlig aktsamhet.<sup>6</sup>

Inte alla skador i samband med dröjsmål behöver erkännas såsom ersättningsbara. Haagreglerna är godscentrerade i den meningen, att de typiskt sysslar med det fall att transporterat gods förkommer, förloras eller skadas. Frågan om kausalitet förtätas på grund härav sällan till ett problem. I fall av dröjsmålsskador är läget såtillvida ett annat, att det gäller skador som uppkommer på grund av att en transportfrist har överskridits. Kravet på kausalitet mellan den dröjsmålsutlösande händelsen och skadan bör därför utformas så starkt som möjligt. Detta kan ske genom att begagna uttryck som "only if it is proved that such damage has been caused by delay in delivery of the goods". En sådan utformning strider inte mot den tvingande Haagregleringen i och för sig och är helt i överensstämmelse med allmänt accepterade skadeståndsrättsliga grundsatser.

När ett dröjsmål har varit svävande tillräckligt lång tid och man alltså inte vet var godset befinner sig eller vad som hänt med detsamma, är sannolikheten överväldigande för att det i själva verket inte rör sig om dröjsmål utan om totalförlust av godset. Man får då inrätta sig

<sup>6</sup> Bedömandet av ett konkret fall under regeln kan erbjuda svårigheter, eftersom man dels har frågan, vilka försenande handlingar som är tillåtna resp. förbjudna, dels frågan vilket mått av aktsamhet transportören är skyldig att iaktta.

härefter och i stället för dröjsmålsregler tillämpa sakskaderegler om skada och förlust av gods. Sådan konvertering till totalförlust har förut (Kap. VI: 5) behandlats närmare. Reglerna härom är utformade som en rätt för den skadelidande transportkunden och inte som en fördel för transportören själv. Den kund, som vill fasthålla vid fullgörelse, kan göra så. Mestadels framstår dock en snabb reglering som en större fördel för kunden än en oviss väntan, och en avtalsklausul i ämnet kan inte minst därför väntas bli tillerkänd giltighet. Sjörätten har inga motsvarande uttryckliga regler, men det är klart att man till slut måste förfara på alldeles samma sätt (man måste ta definitiv ställning). Här råder i princip avtalsfrihet. Från begränsningssynpunkt måste det vara av intresse för transportören att genom en avtalsklausul göra konverteringspunkten så närliggande dröjsmålspunkten som möjligt, m.a.o. att dröjsmålstiden blir så kort som möjligt. När man passerat konverteringspunkten blir det nämligen inte längre tal om att ersätta andra skador än godsets egna. Sextio dagar har i flera transporträttsliga sammanhang ansetts vara en rimlig frist.

Klausulen bör som tidigare påpekats, vara generellt användbar i de flesta trader. Det är uppenbart att man trots den engelska utvecklingen, alltjämt måste räkna med att dröjsmålsansvaret ofta är dispositivt och att långtgående friskrivningar då tillskrivs rättsverkan. Begränsningen till fraktens belopp bör därför vidhållas för sådana fall, där den respekteras, eftersom skillnaden mellan denna gräns och Haagregelsgränsen just i fråga om tungkollin kan gå till stora pengar. Ett generellt "nonchalant" fasthållande vid fraktens belopp kan emellertid under exempelvis engelsk rätt leda till att klausulen även i övrigt anses ha en "går-det-så-går-det"-karaktär och därför i stor utsträckning åsidosätts. Fraktens belopp som ansvarsgräns måste därför införas på ett seriöst sätt, vilken kan ske genom en erinran om att friskrivningen inte avser att kränka tvingande rättsregler.

De härmed utvecklade principerna har varit vägledande vid utarbetandet av följande utkast till en dröjsmålsklausul.

#### *Exempel*

*"Delay, Consequential Loss, etc.* (1) The Carrier shall be responsible for consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods only if it is proved that such loss or damage has been caused by delay in delivery of the goods, gravely exceeding the agreed time-limit or, failing this, a time-limit



that would not have been clearly unreasonable having regard to all circumstances in the case. The Carrier shall be free from liability if he proves that the delay was caused by circumstances which he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

(2) The amount of compensation shall not exceed the amount of the freight, provided that this limitation is not contrary to applicable mandatory rules.

(3) If the goods have not been made available for delivery to the consignee within sixty days after the elapse of the period of time defined in para (1), and it is unknown to the Carrier where the goods are, they shall be treated as lost, and the Carrier shall in no circumstances whatsoever be responsible for any direct or indirect loss or damage sustained by the Merchant through delay."

Av det sagda torde framgå, att det även inom ramen för det tvingande Haagregelsystemet återstår vissa möjligheter för redaren att punktvis precisera omfattningen av sitt åtagande i begränsande riktning.

##### 5. *Friskrivning från lufträttens tvingande dröjsmålsansvar*

Läget är likartat när det gäller dröjsmålsskador vid lufttransporter. Genom att de tvingande sakskadereglerna utsträckts till att gälla även dröjsmålsskador (ovan Kap. III: 6), blir friskrivningsklausuler i princip ogiltiga. Vad som återstår är möjligheten att transportören påverkar omfattningen av det tvingande ansvaret genom att precisera omfattningen av sitt eget åtagande under transportavtalet.

Det allt överskuggande problemet inom luftfartens område har härvid varit innebörden av de mycket precist angivna tiderna i publicerade flygtidtabeller. Om dessa uppfattades som strikt garanti för angivna tider, skulle även den minsta avvikelse bli skadeståndsgrundande, så snart avvikelserna verkligen kunde visas resultera i någon i och för sig ersättningsbar dröjsmålsskada. I syfte att förhindra en sådan tolkning brukar flygbolagen i sina tidtabeller framhålla, att angivna ankomsttider är ungefärliga och att bolagen inte ansvarar för att dessa hålls. I god överensstämmelse härmed står, att befordringsvillkoren preciserar föreskrifter i tidtabellerna såsom ingående i avtalsinnehållet mellan parterna, "but not the times of departure and arrival therein".<sup>7</sup> Vanlig är följande utformning av tidsklausulen:

<sup>7</sup> IATA Resolution 600 b (Air Waybill-Conditions of contract).

*Klausultyp VIII*

"Carrier undertakes to use its best efforts to carry the passenger and baggage with reasonable dispatch, but no particular time is fixed for the commencement or completion of the carriage. Subject thereto, carrier may without notice substitute alternate carriers or aircraft and may alter or omit the stopping place shown on the face of the ticket in case of necessity. Time shown in time-tables or elsewhere are approximate and not guaranteed, and form no part of this contract. Schedules are subject to change without notice. Carrier assumes no responsibility for making connections."

IATA: biljettklausul, motsvarande upptas på flygfraktsedlarna; smärre språkliga avikelser i nyare version.

Det har varit livligt omdiskuterat, vilken rättsverkan en klausul av detta slag skall tillskrivas. Någon gång hävdas, att den tvingande karaktären av lufttransportörens ansvar, vilket omfattar även dröjsmålsskador, medför att klausulen saknar varje rättsverkan.<sup>8</sup> Den vanliga uppfattningen tycks emellertid vara en annan, nämligen att dröjsmål inte skall anses inträda förrän vid en "oskäligt väsentlig" förskjutning av de angivna tiderna.<sup>9</sup> Såsom redan tidigare konstaterats i ett annat sammanhang (ovan Kap. V: 8), får klausulen därmed den effekten, att den relevanta tidspunkten flyttas fram från väsentlighetspunkten till den punkt, där överskridandet dessutom framstår som gravt. De i tidtabellen angivna tiderna får alltså karaktären av ungefärliga.<sup>10</sup> Samtidigt drabbas alltid grava överskridanden av transportfristen av det tvingande ansvaret, oberoende av alla försök till friskrivning i transportavtalet.<sup>11</sup> Denna nyanserade uppfatt-

<sup>8</sup> Så t.ex. H. Drion, *Limitation of liabilities in international air law* (The Hague 1954) nr 75, och E. Georgiades i *Studientagung "Die Luftfracht"* (Zürich 1966) s. 43 not 1.

<sup>9</sup> Ur den ovan Kap. V: 6 citerade standardlitteraturen på lufrättens område kan som exempel på företrädare för den härskande uppfattningen anföras Guldemann, a.a.s. 109, Mateesco Matte, a.a.s. 408, Schleicher & Reymann & Abraham, a.a. s. 349 och Shawcross & Beaumont, a.a. s. 434. Se även R. Rodière, *Droit des transports 2* (Paris 1955) nr 654. Jfr E. Selvig i *AfS Bd 7 s. 490 not 8 a.*

<sup>10</sup> Jfr målet *SAS v. Wucherpfennig*, *ZfL* 1955 s. 226, *JALC* 1955 s. 352 *Landgericht Hamburg*.

<sup>11</sup> Se t.ex. målen *Clasquin v. Socotra*, *RFDA* 1949 s. 204 *Tribunal de commerce de la Seine*, och *General Air Fret v. TWA*, *RFDA* 1956 s. 324 *Tribunal de commerce de la Seine*. Jfr minoriteten (rådmannen M. Hilding) i målet *AfL Bd 3 s. 215 Sthlms RR*: "Det av SAS återopade förbehållet i conditions of contract, nämligen att någon tid, innan vilken flygtransporten skulle vara fullgjord, icke överenskommit, finner jag med hänsyn till längden av dröjsmålet icke böra medföra att SAS befrias från ansvar."



ning synes ha goda praktiska skäl för sig genom att ge transportören en marginal, inom vilken han kan skärpa eller mildra sitt eget åtagande med avseende på tidsfaktorn — men en marginal som är begränsad med hänsyn till transportkundens intresse av snabbhet.

Vid bedömningen om ”gravt” överskridande föreligger insmyger sig lätt inte blott en tidsbedömning av samma slag som vid väsentlighetsbedömningen utan därutöver en bedömning av transportörens skäl till överskridandet, en bedömning av ”felet” med avseende på hans handling eller underlåtenhet, ”grov culpa” och liknande. Jacob Sundberg menar, att en sådan ståndpunkt antagligen också innebär den lämpligaste lösningen av problemet: ”... la responsabilité pour retard sera engagée quand on trouve, ou bien un dépassement considérable des délais usuels, ou bien une faute grave commise par le transporteur aérien.”<sup>12</sup> En kortare tids överskridande på grund av transportörens nonchalans ger med denna mening upphov till relevant dröjsmål lika väl som en längre tidsförskjutning utan att något väsentligt kan förebrås transportören.

#### 6. *Friskrivning från landtransporträttens tvingande dröjsmålsansvar*

Järnvägsrätten med sitt väl utvecklade system av leveransfrister vid godstransporter saknar behov av friskrivningsklausuler av den typ, som avser att göra tidtabellstider ungefärliga. Leveransfristerna har tilltagits så spatiöst, att de i och för sig ger den praktiskt tillämpliga yttre ramen för hur lång tid transporten högst får ta.

CMR:s utformning av det tvingande dröjsmålsansvaret är så mycket vagare än CIM:s motsvarande reglering, att ett visst utrymme för friskrivning kunde tyckas finnas på liknande sätt som under de tvingande lufträttsliga reglerna. En betydelsefull skillnad är emellertid, att tidtabellsenlig trafik i samma precisa mening som vid lufttransporter knappast existerar. Bedömningsunderlaget för beräkandet av transportfristen i varje särskilt fall är därför i och för sig vagt. För inrikes biltrafik har man också ”avstått från att föreslå några närmare mått för leveransfristens beräkning”.<sup>13</sup>

I den dessförinnan okodifierade biltransporträtten fick dröjsmålsansvaret antas förutsätta en väsentlig avvikelse från normal och skälig

<sup>12</sup> Sundberg i RFDA 1966 s. 146 (Swedish national reports s. 68). Jfr Litvine, a.a. nr 90 (s. 209).

<sup>13</sup> SOU 1972: 24 s. 101.

transporttid liksom att avvikelsen inte berodde på någon omständighet, som inte kunde läggas transportören till last som fel eller försummelse.<sup>14</sup> Med det sålunda gällande dispositiva regelsystemet som bakgrund förekom genomgående bland stora transportörer en friskrivningsklausul med innehåll, att ersättningskyldighet inte inträdde annat än vid uppenbar försummelse från transportörens sida. Ibland påpekades särskilt, att ingen garanti för framkomsttider lämnades, en föreskrift som onekligen påminner om dem vid luftfart förekommande (ovan 5).

#### *Klausultyp IX*

”Visas att skada uppkommit till följd av dröjsmål med utförande av transportuppdrag, lämnas ersättning endast vid uppenbar försummelse från ASG:s sida, dock högst med fraktens belopp.”

ASG:s ansvars- och befodringsbestämmelser för samlastning § 11.

#### *Klausultyp X*

”Bilspedition transporterar utan onödig tidsspillan godset till bestämmelseorten men ikläder sig icke garanti för viss framkomsttid.”

Ansvarsbestämmelser för AB Godstrafik & Bilspedition, under 1).

Jfr klausultyp IV.

Giltigheten av klausuler som dessa under dispositiv biltransporträtt kan inte gärna betvivlas. Från den 1 juli 1969 infördes för utrikes biltransporter nya ansvars- och befodringsbestämmelser, denna gång byggande på CMR. På grund av den däri förekommande tvingande regleringen kunde man anta, att den dittills använda friskrivningsklausulen i ASG:s villkor skulle försvinna. Detta har emellertid inte blivit fallet, utan samma formulering innehålls i den nya § 11 med den enda skillnaden, att ansvarsbegränsningen är satt till den dubbla frakten. Fråga uppkommer därför, huruvida friskrivningen till ”uppenbar försummelse” är helt förenlig med CMR:s reglering. Visserligen har gränserna med CMR:s uttrycksätt dragits så snävt, att frågan om dröjsmål bara torde aktualiseras ”när ganska väsentligt överskridande av tidsfristen skett”.<sup>15</sup> Men denna gränsdragning är inte nödvändigtvis parallell med ”uppenbar försummelse”.<sup>16</sup> Det kan därför tänkas att klausulen kommer i strid med den

<sup>14</sup> Se a.st. med hänv. och därutöver Grönfors i NFT 1963 s. 257.

<sup>15</sup> Prop. 1968: 132 s. 44.

<sup>16</sup> Jfr SOU 1972: 24, a.st., där införandet av CMR förutsätts innebära ”en skärpning av fraktförarens ansvar” enligt den okodifierade biltransporträtten kombinerad med § 11 i ansvarsbestämmelserna.



tvingande dröjsmålsregeln. Så länge CMR endast avtalsvis accepterats för inrikes transporter, kan denna tvingande verkan bli aktuell endast enligt principen i "paramount"-målet NJA 1951 s. 138 (underkastar man sig frivilligt en tvingande rättslig reglering, får man finna sig i att ta den helt och hållet utan avvikelser, i varje fall så långt begagnade transportdokument med avtalsvillkor eljest skulle framstå såsom otillåtligt missvisande). I och med att lagstiftaren inför den tvingande CMR-regleringen i Sverige, blir spänningen mellan den här behandlade klausulen och den tvingande regeln onekligen betydligt starkare.

## Kapitel XII

### DEN TIDSGARANTERADE TRANSPORTEN

#### 1. *Inledning*

Redan i början av detta arbete (Kap. I: 4) konstaterades, att tidsintressen endast i ytterligt begränsad omfattning blir föremål för försäkringstäckning. Även om här en utveckling mot ökat försäkringsskydd kan iakttas, är det — i varje fall hittills — blott i sällsynta fall med mycket stora förlustrisker, som försäkringsgivarna söker tillmötesgå en ökad efterfrågan. Transportavbrottsförsäkringen befanns erbjuda det praktiskt mest betydelsefulla exemplet.

När det gäller reguljär styckegodstrafik inom ramen för moderna snabba systemtransporter saknas därför i dagens läge — och troligen för överskådlig framtid — förutsättningar för att lösa tidsriskernas problem genom påbyggnader på varuförsäkringen. Samtidigt framträder på detta område ett ökat behov av särskilt snabba och tidsmässigt pålitliga transporter vid sidan av transporter enligt normal standard. Det var järnvägarna förbehållet att differentiera sina transporttjänster genom att införa olika godskategorier (fraktgods, ilgods och expressgods) med olika fraktsatser. En liknande differentiering av den erbjudna transportkvaliteten i vad avser tidsfaktorn måste antas bli en naturlig följd av att tidsfaktorn framträder som ett alltmera centralt säljargument.<sup>1</sup> Det blev också järnvägarna, som först av alla transportmedel har gått vidare på den inslagna vägen och garanterat överenskomna transportfrister till särskilda villkor.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> I kölvattnet på moderna containerlinjer finns ofta sjötransportörer med konventionell godshantering, som "sopar upp" en del gods genom att bjuda lägre frakter. Det är naturligtvis inte ett sådant slag av "fraktdifferentiering", som åsyftas här.

<sup>2</sup> Chefen för den internationella järnvägsbyrån i Bern, J. Favre, föreslog sålunda 1972 avskaffandet av kategorin ilgods och ett öppnande av möjligheter för järnvägarna att i stället "kürzere Fristen zu besonderen Bedingungen vorsehen och sogar garantieren". III. Internationaler Tarifeurkongress (Wien 1972) s. 64. Viss försöksverksamhet utövades 1973, och det utarbetades en internationell "Tarif für die Be-



De stora transportsystemen erbjuder, jämförda med konventionella transporter, i och för sig genomgående en tidsstandard, som ligger betydligt högre än normalstandarden. Men de besitter också inneboende möjligheter att inom sig utveckla en tidsmässigt prioriterad transportkategori: den tidsgaranterade transporten. Inom denna typ av gods-transporter skulle transportsystemens tekniska och administrativa möjligheter att åstadkomma snabbhet utnyttjas maximalt.

Den tidsgaranterade transporten kan inte antas utgöra ett attraktivt alternativ för kunderna oavsett rådande marknadsförutsättningar. Därför finns det skäl att antyda, vilket kommersiellt spelrum denna särskilda typ av transport kan ha.

Redan i ett inledande avsnitt till denna undersökning (Kap. I: 3) har det framhållits, att tidsfaktorn vid transporter har flera olika dimensioner: snabbhet, regularitet, frekvens och kapacitetselasticitet.

I en marknad med överkapacitet på transportlägenheter är det, för den händelse fraktnivån ligger någorlunda stilla, just snabbheten i transporten som man konkurrerar med och som transportören därför knappast kan ta särskilt betalt för. Det gäller i stället att dra till sig allt gods man kan. De snabbaste båtarna, liksom de snabbaste tågen, drar till sig det mesta godset, övriga får allt svårare att klara sig. Är transportkapaciteten däremot i underkant av behovet, blir bilden en annan. Det gods, som är särskilt beroende av transporttiden, blir berett att köpa en expressservice för högre pris än normaltransporterna. När godsmängderna är betydligt större än kapaciteten blir det attraktivt att försäkra sig om att komma med första lägenhet och undvika väntetider i terminaler resp. i fråga om anslutning med för- och eftertransporter. Den tidsgaranterade transporten kan då bli ett meningsfullt konkurrensmedel. Likaså innebär starkt höjda bunkerspriser, att särskilt snabba transporter kan tillhandahållas endast mot högre frakt.

När det gäller regulariteten, kan intresset av sådan vara lika stort i tider av överkapacitet som i tider av underkapacitet på transportlägen-

---

förderung von Gütern als Frachtgut in Wagenladungen mit garantierten Beförderungszeiten (TIG).” Sedan januari 1974 är reguljär verksamhet igång på vissa europeiska bansträckor. Mot 10% förhöjning av frakten erbjuds transportkunderna vid tidsöverskridanden (1) 15% av frakten om ingen skada visas, (2) ersättning av den visade skadan upp till fraktens belopp samt (3) fortsatt tillämpning av CIM:s vanliga regler om överskridanden av leveransfrister.

heter. En lagerhållares möjlighet att hålla lagret på lägsta möjliga nivå är helt avhängig av hans möjlighet att säkert räkna med regelbundna, ofta nog ganska täta leveranser. Ju större osäkerhet i detta avseende, desto större buffertlager måste han räkna med inom ramen för en god logistisk planering. Den tidsgaranterade transporten kan här, oavsett transportmarknadens växlingar, tänkas fylla en uppgift särskilt inom exporthandeln.

En tidsgaranti förutsätter, om den inte skall vara juridiskt innehållslös, att den förses med någon form av sanktion. Om dröjsmål i förhållande till den garanterade transporttiden uppkommer, måste transportkunden få skadestånd eller liknande. Det är utformningen av en tidsgaranti i denna mening, som avslutningsvis skall studeras närmare i detta kapitel.

I den mån en försening ger upphov till sakskada på det transporterade godset, t.ex. att frukten ruttnar, och enligt gällande regler hänförs till samma ersättningsregler som saksador, omfattas sådan skada redan av transportörens vanliga ansvarsförsäkring. Motsatsen gäller om de rena dröjsmålsskadorna, men transportören har en särskilt god möjlighet att bidra till att täcka in dylika skador genom att inräkna en "riskpremie" i den högre frakten för tidsgaranterat gods. En sådan "premie" måste på sikt bli ganska låg, under förutsättning att en rimlig summamässig ansvarsbegränsning samtidigt genomföres.

Mot denna konstruktion skulle kunna anföras, att ersättningen i fall av dröjsmålsskador med en begränsning till frakten blir alldeles för obetydlig i förhållande till de stora skador, som kan uppkomma för transportkunden, t.ex. i form av marknadsförlust och liknande (ovan Kap. VIII). Den tidsgaranterade transporten skulle i denna utformning inte vara ett effektivt skydd och därför ej heller en attraktiv "produkt". Svaret på denna invändning är, att den väsentliga effekten inte skall ligga i en hög ersättning, när transportfristen trots garantin överskrids, utan i trycket på transportören att verkligen genomföra transporten inom den garanterade tidsfristen. Endast en transportör med sådana resurser, att han nästan hundra procentigt kan räkna med att infria sina förbindelser med avseende på tid och regularitet, kan med framgång marknadsföra en så avancerad produkt som tidsgaranterade transporter. Kundernas huvudintresse är naturaluppfyllelse, ingalunda så stor ersättning som möjligt i de sällsynta fallen av misslyckande. Sanktionens roll är istället att allmänt markera allvaret i utfästelsen att hålla viss transporttid.



Mot bakgrunden av denna helhetssyn skall här närmare diskuteras den allmänna utformningen av tidsgarantin (3) samt tidsgarantin och dess förhållande till avtalsviten (4) och tvingande rättsregler om transportöransvar (5). Några exempel på klausuler om tidsgaranti ges också (6). Allt detta handlar om *transportörens* möjlighet att lämna tidsgaranti. Slutligen uppmärksammas *speditörens* motsvarande möjlighet (7). Därefter sammanfattas de uppnådda resultaten (8).

Förberedelsevis måste uppmärksammas en besläktad företeelse med betydelse för tidsgarantifallen, nämligen transportkundens deklaration av särskilt tidsintresse (2).

## 2. Deklaration av särskilt tidsintresse

Inom varje grupp av tidigare (Kap. VIII) genomgångna skadetyper finns exempel på ersättningsbara dröjsmålsskador. Men det är tydligt, att åtskilliga fall av icke-ersättningsbara skador också finns. Begränsningen söker nordisk rätt framför allt i adekvansbetraktningar och liknande resonemang, ofta hämtade närmast från köprätten. Rädslan för att dröjsmålsansvaret skall flyta ut och täcka vidsträckt fält av mer eller mindre överraskande, fjärran liggande och omfattande skadeanspråk är alldeles påtaglig.

Liksom man ifråga om sakskada på gods har en rad regler om transportkundens deklaration av särskilt värde,<sup>3</sup> enligt vilka ersättning utgår till högre värde än de summamässiga ansvarsbegränsningarna, kan man i fråga om dröjsmålsansvaret ha en transportkundens deklaration av särskilt tidsintresse. En sådan deklaration innehåller normalt två moment: dels uppgift om den för kunden relevanta tidsgränsen, dels uppgift om vilken typ av skador transportkunden väntar sig komma att lida för den händelse tidsgränsen överskrides, t.ex. driftstopp i fabrik.

Reglerna om common carrier-ansvar i amerikansk rätt ger ganska snäva möjligheter att ersätta skador på grund av "unreasonable delay". Som ett rekvisit gäller då, att transportören verkligen visste eller rimligen kunde ha vetat att ett dröjsmål av aktuellt slag skulle medföra ifrågasvarande dröjsmålsskada. Detta förhållande brukar sammanfattas som ett krav av antingen "actual notice" eller "constructive notice".<sup>4</sup> En "actual notice" innebär i själva verket ett slags deklaration av särskilt

<sup>3</sup> Haagreglerna art. 4 (5), Warszawakonventionen art. 22 (2), CIM art. 36, CMR art. 24.

<sup>4</sup> G. Burns i *Transportation Journal* 1968 nr 4 s. 14-15.

tidsintresse. För att vara "effective" sägs en sådan notis behöva vara "of such character and extent as clearly to inform the carrier of any unique circumstances surrounding the particular shipment".<sup>5</sup> Om transportören på andra vägar redan har kommit i besittning av den särskilda informationen eller åtminstone borde ha förstått det särskilda tidsintresset och alltså i denna mening befinna sig i ond tro, då föreligger ett fall av "constructive notice".

En skarpt utbildad lära av detta slag saknas emellertid i skandinavisk rätt liksom i de internationella transporträttsliga konventionerna. Skälet härtill är uppenbarligen den mer eller mindre vaga utformningen dröjsmålsreglerna har fått i sin egenskap av något som kommit efter sakskadorna i utvecklingen och därför ännu inte fixerats lika noga i regelform. Ändå måste med stöd av allmänt antagna regler och principer även i vår rätt antas gälla en möjlighet att deklarerera särskilt tidsintresse med därav följande särskilda rättsverkningar.

Tidigare (Kap. V: 2) har visats, att vid beräkningen av transportfristen inte bara en schablonmässigt beräknad tid skall fastställas, utan även att resultatet justeras med ledning av vissa individuella omständigheter, såsom godsets särskilda beskaffenhet och liknande. Vet transportören om att godset är lättfördärvligt, inverkar detta på transportfristens längd, och transportörens vetskap motsvarar ett fall av "constructive notice". Har transportören av avlastaren gjorts särskilt uppmärksam på att godset kräver snabb transport på grund av sin karaktär, och transportören därvid ej gör några invändningar, motsvarar läget det vid "actual notice", och transportfristens längd justeras nedåt på liknande sätt. Här föreligger i själva verket ett fall, där särskilt tidsintresse har deklarerats.

### 3. *Den allmänna utformningen av tidsgarantin*

Deklaration av särskilt tidsintresse med transportörens godkännande kan betraktas som ett förstadium till tidsgaranti. Men mera än ett förstadium är det inte fråga om. När man talar om tidsgaranti, är det ett mera distinkt löfte från transportörens sida om viss tidsfrist för transporten, som man har i sikte.

Hur ser då en sådan mera distinkt utfästelse ut?

---

<sup>5</sup> A.a. s. 15.



Den klaraste typen av tidsgaranti är särskilda standardklausuler med däri närmare utformad utfästelse. Sådana klausuler har hittills varit sällsynta men kan förmodas bli oftare förekommande, allt eftersom tidsfaktorn blir ett mer och mer centralt konkurrensmedel. Hit hör vidare individuella avtalsvillkor med motsvarande innehåll, som ofta nog inte helt fixerats i skrift utan genom muntlig överenskommelse blivit del av avtalsinnehållet. Ej sällan framstår en tidsgaranti som resultat av en jämförelse mellan publicerade tidtabeller och ett transportörens individuella löfte att visst gods skall medfölja särskild transportlägenhet. I sådana fall närmar man sig ytterkanten av en verklig tidsgaranti — den börjar nu flyta ut till något vagt, som ej längre kan urskiljas tillräckligt distinkt men möjligen kan beaktas inom ramen för den med ledning av individuella omständigheter företagna justeringen av den först schablonmässigt beräknade transportfristen (jfr ovan Kap. V: 2 mot slutet).

*Lorena E. Lamb. et al. v. Railway Express Agency Inc.*, behandlat av Burns i *Transportation Journal* 7 (1968) s. 17 vid not 41. En försening av en last körsbär med en dag vid transport från Reith, Oregon, till New York City ådrog transportören dröjsmålsansvar. Enligt publicerade tidtabeller gällde för godståget "Cherry Special" leverans i New York den fjärde morgonen efter det att godset omhändertagits för transport på avsändningsorten, och när körsbären i stället ankom den femte morgonen fick de säljas till lägre pris än som hade kunnat erhållas den fjärde morgonen. Tidtabellen jämte mottagandet av godset för transport med den särskilda transportlägenheten kan uppfattas som ett slags tidsgaranti.

Men inte bara den yttre formen utan även innehållet i tidsgarantin kan växla.

En svårighet, som man här inledningsvis möter, skapas av själva termen tidsgaranti. Den ger intryck av att täcka något enhetligt, samtidigt som den pekar på ett skadeståndsansvar som är rent strikt. Varken det ena eller det andra är i själva verket träffande. Det är därför viktigt att granska de olika juridisk-tekniska lösningar, som kan uppnås genom en transportörens tidsgaranti. De kommer på ett naturligt sätt i dagen genom den tidigare undersökningen.

Sålunda har vi tidigare (Kap. V: 8) funnit, att den relevanta dröjsmålspunkten kan förläggas tidigare eller senare på tidsaxeln, ett förhållande som givetvis går att utnyttja avtalsvägen. Åt transportörens utfästelse om viss transporttid kan ges en strikt utformning, innebärande att varje — även det allra minsta — överskridande av transportfristen

skall utlösa dröjsmål. För den händelse så inte görs, gäller huvudregeln, att endast ett väsentligt överskridande av transportfristen kvalificeras som dröjsmål. Slutligen medför en tidsgaranti kombinerad med viss friskrivning från ett tvingande dröjsmålsansvar en viss ytterligare förskjutning av dröjsmåls punkten så, att endast ett gravt överskridande medför att dröjsmål inträder.

Beträffande förutsättningarna för dröjsmålsansvarets inträde gäller, att även dessa kan avtalsvis förändras från den mest strikta utformningen till ett mildt culpaansvar (Kap. V: 4 mot slutet). Även detta register kan utnyttjas inom tidsgarantins ram.

Slutligen kan sanktionssidan avtalsvis utformas på olika sätt (Kap. IV), t.ex. som skadestånd utan eller med summamässig begränsning eller som ett vite, innebärande ett i förväg på ett eller annat sätt normerat skadestånd — varvid den skadelidande över huvud inte behöver visa att han lidit någon skada på grund av dröjsmålet. Ytterligare kan tillfogas särskilda regler om hävning.

Bakom termen tidsgaranti döljer sig tydligen ett flertal olika parametrar. Innebörden av en tidsgaranti kan därför varieras i stor omfattning. Klarast framgår detta, om man ställer upp de nu anförda möjligheterna i schematisk form:

#### A. Den relevanta dröjsmåls punkten

1. Strikt tidsgaranti
2. Tidsgaranti vid väsentligt överskridande
3. Tidsgaranti vid gravt överskridande

#### B. Rekvisiten för dröjsmålsansvar

1. Rent strikt ansvar
2. Särskilda ursäktsgrunder (färre eller flera)
3. Presumtionsansvar
4. Culpaansvar

#### C. Sanktionerna

1. Skadestånd utan summamässig begränsning
2. Skadestånd med summamässig begränsning
3. Vite, innebärande ett i förväg normerat skadestånd
4. Hävning



En blick på detta schema ger vid handen, att antalet kombinationsmöjligheter är stort. Vid närmare eftertanke finner man emellertid att åtskilliga varianter måste sorteras ut som praktiskt intresselösa. Några sticker däremot i ögonen som särskilt attraktiva. En sådan variant är A1-B1-C3: strikt tidsgaranti, innebärande rent strikt ansvar med vite som sanktion. Uppbyggnaden av en sådan regel är rättstekniskt klar och enkel. En intressant variant är vidare A2-B2-C2: vanlig tidsgaranti med exempelvis samma ursäcksgrunder som för sakskada och skadeståndssanktionen summamässigt begränsad, exempelvis till fraktens belopp.

Som gemensam förutsättning för samtliga varianter gäller, att de är uppbyggda på en avtalad transportfrist. Den relevanta dröjsmåls punkten räknas alltså ut genom att den avtalade tidsfristen börjar löpa från och med transportörens omhändertagande av godset för transport på avsändningsorten. I och för sig vore det kanske enklare att ange dröjsmåls punkten direkt och låta garantin gå ut på att mottagaren skall kunna få godset ställt till sitt förfogande på bestämmelseorten viss angiven dag, kanske t.o.m. på angivet klockslag. Men självklart måste en sådan tidsgaranti gälla enbart under förutsättning att transportören får omhänderta godset för transport på avsändningsorten senast vid annan angiven tidpunkt — och därmed är man tillbaka vid en avtalad transportfrist, som börjar löpa i och med godsets omhändertagande för transport. Hur man än utformar tidsgarantin, blir det därför samma modell man i detta avseende till sist hänvisas till.

Tidpunkten för godsets omhändertagande för transport på avsändningsorten blir tydligen viktig att lätt kunna bevisa. För att undgå vanskligheter på denna punkt kan man välja att anknyta den avtalade transportfristens början till tidpunkten för transportdokumentets utfärdande, m.a.o. det datum som anges på konossement, fraktsedel eller godskvitto. Därigenom undviker man de utredningar, som eljest kan bli erforderliga för att bevisa tidpunkten för godsets faktiska omhändertagande.

Denna enhetlighet i grundkonstruktionen är betydelsefull. Tidsfaktorns olika dimensioner måste kunna täckas: tidpunkten för omhändertagande av godset för transport och en från denna tidpunkt löpande transportfrist (transportfristmodellen, jfr ovan Kap. II: 5) medför att inte bara snabbheten vid själva godsörflyttningen medtas vid beräkningen utan den totala organisationen av transporten, däri inbegripet terminaltider och omlastningar.

#### 4. Tidsgaranti och vite

Den föregående undersökningen har klart givit vid handen, att dröjsmålsskador kan uppkomma på de mest olikartade sätt (Kap. VII) och ta sig de mest skiftande former (Kap. VIII). Denna heterogena struktur hos dröjsmålsskadorna är en grundläggande svårighet, när man vill tillämpa vanliga skadeståndsrättsliga grundsatser. Ofta nog består mycket betydande svårigheter för transportkunden att bevisa, vilken skada han lidit och att denna verkligen orsakats av dröjsmålet. Samtidigt kan omfattningen av en bevisad dröjsmålsskada vara svår att värdera, vilket kan leda till kostsamma förhandlingar och, i sämsta fall, processer. Ibland är det enligt vanliga regler tvivelaktigt, om ersättning över huvud skall utgå, även om det kommersiellt för transportkunden framstår som ett rättmätigt krav att få åtminstone viss täckning för den uppkomna förlusten.

Dessa svagheter hos skadeståndssanktionen är just de, som avtalsvitets i sin egenskap av i förväg normerat skadestånd har särskilda förutsättningar att framgångsrikt motverka (jfr ovan Kap. IV: 6). Redan i början av detta århundrade beskrevs vitets särskilda fördelar i angivna avseenden av en dåtida framstående kännare av handelslivets rättsliga problem: "Vitesbestämmelser synas i svensk rätt förekomma i väsentligen två syften. Å ena sidan vill borgenären befria sig från skyldigheten att bevisa den skada, han genom medkontrahentens uraktlåtenhet att fullgöra lidit, och för båda de avtalande ter det sig ofta nog såsom en fördel att redan i förväg fixera den eventuella skadeersättningen för att därigenom undgå en långvarig och till sitt resultat oviss process. Å andra sidan vill man garantera sig mot förlust av sådant intresse, för vilket skadestånds utdömande vore tvivelaktigt, även om full bevisning förebragts. Borgenären blir därför genom en vitesbestämmelse säkerställd mot varje skada till följd av gäldenärens kontraktsbrott, liksom å andra sidan gäldenären just genom skyldigheten att vid bristande uppfyllelse utgiva ett belopp, motsvarande borgenärens fulla intresse, förhindras från att göra vinst på ett brytande av avtalet och måhända i de flesta fall tillskyndas en förlust därigenom. Häri ligger då ock för den förpliktade en i förhållande till det avtalade vitets storlek mer eller mindre stark påtryckning att vederbörligen uppfylla sina förpliktelser."<sup>6</sup>

<sup>6</sup> M. Fehr, Om vitesbestämmelser i aftal enligt svensk rätt (Upps. 1913) s. 6 f. Jfr H. Wikander, Om det materiella arbetsbetinget (Upps. 1916) s. 176 f. och L. Vahlén i Festskrift till H. Nial (Sthlm 1966) s. 549.



Vid helbefraktning förekommer sedan långt tillbaka nästan genomgående en vitesklausul "Penalty for non-performance of this agreement (proved damages not more than estimated amount of freight)" eller formulerad i liknande ordalag.<sup>7</sup> Såsom framgår redan av detta prov tar sådana klausuler direkt sikte på icke-uppfyllelse. Redan vid partiell icke-uppfyllelse har det ansetts "uppenbart obilligt" enligt avtalslagen 36 § att tillämpa klausulen utan jämkning (NJA 1920 s. 545, jfr från tiden före jämningsklausulen NJA 1898 s. 117). När det gäller försenad uppfyllelse befinner man sig klart utanför täckningsområdet, alldeles oavsett frågan hur man i tveksamma fall drar upp gränsen mellan icke-uppfyllelse och dröjsmål (ovan Kap. VI: 2).

Men det finns naturligtvis ingenting som hindrar, att man överför denna rättsliga teknik till dröjsmålsansvaret och utvecklar därför särskilt avpassade vitesklausuler som grund för en tidsgaranti avseende transporten.

En huvudfråga blir därvid, vilket mått man skall välja för att i förväg normera skadeståndet.

Inom avtalsfrihetens ram kan parterna "fritt överenskomma om vitets storlek och det ligger då nära till hands för den part, till vars förmån vitesutfästelsen sker, att påfordra ett så högt vite, att motparten kommer att finna ett kontraktsbrott åsamka honom mer skada än nytta".<sup>8</sup> Ett tak för dessa vittgående möjligheter sätter jämningsstadgandet i avtalslagen 36 §, enligt vilket vitet inte får vara "uppenbart obilligt" i förhållande till skadans storlek. Dels behöver alltså inte råda någon fullständig ekvivalens mellan vitet och skadans storlek, dels skall vid jämkningen hänsyn tas även till andra förhållanden — men uppenbart är, att härmed i alla fall ett begränsat utrymme angivits, inom vilket klausulskrivaren kan röra sig med "rättsordningens gillande" (uttrycket hämtat från HD:s dom i målet NJA 1951 s. 138). Härmed har "det reparativa

<sup>7</sup> Jfr Fehr, a.a. s. 7, och T. Almén, Lagen om avtal (Sthlm 1916) s. 212. Om giltigheten av dessa och liknande klausuler, se t.ex. G. Schaps & H. J. Abraham, Das deutsche Seerecht 2 (Berl. 1962) s. 378 f., H. Prüssmann, Seehandelsrecht (Münch. 1968) s. 480 f., och C. M. Schmitthoff, The export trade (5. ed. Lond. 1969) s. 73 f. I svensk rättslitteratur har vitesbestämmelser behandlats utförligt av Rodhe, Obligationer § 52.

<sup>8</sup> P. O. Ekelöf, Straffet, skadeståndet och vitet (Upps. & Lpz. 1942) s. 199. En viss motvikt häremot kan det vara, att den andra parten troligen strävar efter att hålla vitet lågt.

draget blivit dominerande",<sup>9</sup> låt vara att det prevenerande syftet är en betydande faktor.

Den omständigheten, att utrymmet för avtalsfriheten sålunda varierar i viss proportion till skadans omfattning, leder till att den sökta normen för skadeståndet bör vara elastisk i den meningen, att den någorlunda anpassar sig till de olika konkreta skadesituationerna.

Vilka mått finns då att välja på och hur är de relaterade till skadans storlek?

Först kan erinras om de olika summamässiga ansvarsbegränsningsmetoder, som transporträtten kan uppvisa. Samma metoder kan nämligen i och för sig begagnas även för att i förväg normera ett skadestånd och alltså tjänstgöra som normerande element i en vitesklausul. När Haagreglerna tolkas så, att de omfattar även de rena dröjsmålsfallen (Kap. IX), blir kollibegränsningen gällande för dröjsmålskador. Visbyreglerna innebär att även kilobegränsning blir tillämplig, vilket är den vanligaste begränsningsmetoden i transporträtten. Särregler om dröjsmålskador inom landtransporträtten begagnar fraktens belopp eller dubbla frakten. I svensk rättspraxis om vitesklausuler i transportavtal förekommer som mått hela frakten (NJA 1898 s. 117 och 1922 s. 128), halva frakten (NJA 1920 s. 545) och dubbla värdet på varorna (NJA 1920 s. 380). Åtskilliga andra varianter kan tänkas, t.ex. godsets värde bestämt efter fakturans belopp eller liknande.

Relationen mellan å ena sidan dessa måttenheter och å andra sidan storleken av dröjsmålskadan är växlande. Ibland kan i rena dröjsmålsfall skadan vara mindre än godsets värde, uttryckt på det ena eller andra sättet, ibland kan skadan vara betydligt större.<sup>10</sup> Någon verklig koppling förekommer inte. Detsamma kan sägas om andra metoder att uttrycka godsets värde som norm, exempelvis fakturavärdet, eventuellt med tillägg för beräknad handelsvinst eller liknande.

Även fraktens storlek som måttstock står i visst förhållande till godsvärdet. Under flertalet tarifferingsmetoder påverkar både godsets kvantitet och kvalitet — med andra ord dess förmåga att bära högre frakt — fraktsättningen. Men även andra omständigheter påverkar densamma. Transportens längd är en viktig parameter, och den påverkar onekligen risken för att dröjsmål skall uppkomma, dvs. något som är relevant just från dröjsmålsynpunkt.

<sup>9</sup> Sist a.a. s. 200.

<sup>10</sup> Det sägs ibland, att den förstnämnda situationen är vanligen förekommande. Jfr G. Gautschi, Berner Kommentar 6: 2: 6 (Bern 1962) s. 282.



Däremot finns det givetvis intet proportionellt samband mellan skadans storlek och transporttidens längd, och såtillvida erbjuder fraktens storlek knappast någon fördel framför andra enheter. Till förmån för frakten kan dock tala synpunkter som att skadan normalt torde vara av mindre omfattning än vid totalförlust av gods, att den framstår som sekundär i förhållande till sakskadorna som grundläggande och att dröjsmålsskadorna genomsnittligt framstår som heterogena och svåruppskattade jämförda med sakskadorna. En lägre gräns än godsvärdet har därför något för sig. Frakten som norm innebär därvid en lätt fastställbar storhet i varje särskilt fall, samtidigt som den vanligen lär utgöra blott 5 à 10% av godsvärdet.

En ytterligare motivering står möjligen att finna i transportavtalet som avtalstyp och fraktens innebörd härvidlag. Grundregeln är som bekant, att frakt anses intjänad först när transportavtalet är fullgjort, dvs. normalt efter det att godset har kommit fram till sin bestämmelseort. Om transporten av särskilda skäl ej kunnat geografiskt fullföljas, skall avståndsfrakt utgå i proportion till den del av transportsträckan, som faktiskt har avverkats. Detta mönster är tänkt i det geografiska rummet och utan att särskild hänsyn tagits till tidsdimensionen. När godset visserligen kommer fram till bestämmelseorten men alltför sent, har denna situation stor likhet med rumsig icke-uppfyllelse.<sup>11</sup> Godset anlände inte till bestämmelseorten i rätt tid, vilket det skulle ha gjort för att frakten skulle ha ansetts vara på övligt sätt intjänad. Det är med hänsyn till denna uppläggning av avtalstypen en närliggande tanke, att frakten skall vara det penningbelopp som står på spel, om transporten inte alls anländer likaväl som om den alltför sent anländer till sin bestämmelseort. Har transportören inte lyckats uppnå det avtalade arbetsresultatet, är det avtalade vederlaget för prestationen "on the house".

Om man sammanfattar det sagda, tycks det förhålla sig så att ingen särskild enhet eller måttstock anmäler sig som självklar i hithörande situationer. Men vissa skäl kan anföras till stöd för att välja fraktens belopp, under det att alla former av mått på godsvärden i övrigt snarast har flera skäl som talar direkt mot sig.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Varvid dock sjölagen 118 § (ersättningsansvar) och 125 § (frakt) kan kumuleras.

<sup>12</sup> Jfr J. Ramberg i *Scandinavian studies in law* 1973 s. 237 och ovan Kap. IX:7 mot slutet. Överensstämmande uttalande av CMI i UNCITRAL Doc. A/CN. 9/WG III/WP. 12/Add 1, 8 January 1974, s. 46: frakten som begränsning "is better warranted commercially, since there is an interrelation between the freight amount and the time used for the transportation."

*Frakten* bör därför vara den storhet, med vars hjälp man bäst kan i förväg *normera skadeståndet* vid konstruerandet av tidsgaranti med vitesklausul.

Mot denna lösning skulle kunna åberopas, att på detta sätt begränsade ersättningsbelopp skulle bli från transportkundernas synpunkt alltför små. Varans värde eller viss och efter hand ökande procent härav vore en lösning, som kunde hämtas från vad som är vanligt vid internationella köp och te sig naturlig, i den mån köp och transport betraktas som ett sammanhängande avtalskomplex. Huvudinvändningen häremot blir, att högre storheter än fraktbeloppet inom överskådlig tid inte kan anses representera praktisk politik. Tidsfaktorn är normalt inte försäkringsbar (Kap. I: 4). Det saknas också anledning att förvandla transportören till en leverantör, vilket den hårda kopplingen mellan köpavtal och transportavtal medverkar till. Man kan också erinra om att syftet med ett normerat skadestånd i hithörande fall konstaterats ingalunda vara att garantera största möjliga ersättning vid misslyckanden utan att markera allvaret i transportörens utfästelse (jfr ovan under 1). Transportkundens intresse är att kunna räkna med så gott som hundra procentig naturaluppfyllelse.

##### 5. *Tidsgaranti och tvingande rättsregler*

I ett tidigare sammanhang har undersökts, vilken rättsverkan det blir av olika friskrivningar från dröjsmålsansvar, därvid särskilt betydelsen av det tvingande dröjsmålsansvaret (Kap. XI). Tidsgarantin åsyftar i princip ju inte att ta ifrån transportkunden någon förmån han åtnjuter i sin rättsliga ställning utan tvärtom att tillföra honom något värdefullare än det han redan har. I denna del borde inte kunna uppkomma någon konflikt i förhållande till ensidigt tvingande rättsregler till skydd för transportkunden, dvs. den typ av tvingande rättsregler som man så gott som genomgående möter inom transporträtten i fråga om transportörens minimiansvar. Endast vid tvåsidigt tvingande rättsregler, som inte tillåter någon som helst avvikelse, ej ens till transportkundens fördel (t.ex. CMR-konventionen), kan en konflikt tänkas uppkomma. Ser man tidsgarantin som en separat förbindelse utanför själva transportavtalet, behöver dock inte ens detta fall orsaka några bekymmer.

Denna syn, tidsgarantins självständighet i avtalsmässigt hänseende, löser emellertid inte eventuella problem rörande ensidigt tvingande an-



svarsregler för transportören. Hur självständig man än uppfattar garantiförbindelsens karaktär i förhållande till transportavtalet, är dess verkan tänkt att vara sådan, att den tillämpas enligt sin lydelse vid sidan av transportavtalet. I ett rättssystem med tvingande dröjsmålsansvar inom ramen för Haagreglerna, enligt vad som anbefallts tidigare i denna undersökning (Kap. IX), innebär en tidsgaranti med lägre ansvarsmaximum i just detta avseende, att transportkunden fräntas något som han redan åtnjuter enligt transportavtalets tvingande regler. Resultatet blir såtillvida en påverkan av transportkundens ställning i negativ riktning, i fall tidsgarantin tillämpas i enlighet med sitt innehåll.

Det är uppenbart, att en tidsgaranti i sådant läge måste vika för tvingande rättsregler om transportörens ansvar. Enligt den av HD i det ofta åberopade s.k. invoice-målet knäsatte principen skall frågan, om transportkunden kommer i sämre läge eller ej, bedömas med hänsyn till just det *konkreta* fallet, oavsett om den ifrågavarande klausulen i andra fall skulle gynna transportkunden (NJA 1955 s. 661). Blir resultatet av bedömningen i det enskilda fallet, att transportkundens ställning försämras, verkar transportgarantin — oavsett sitt allmänna syfte att tillföra kunden något värdefullt — i denna del som en friskrivningsklausul, som blir lika verkningslös som klausuler med syfte att minska transportörens avtalsmässiga förpliktelser.

Ett sådant avskärande av ogiltiga delar av en klausul om transportgaranti<sup>13</sup> sker vid domstols bedömning ju automatiskt och behöver därför i och för sig inte uppmärksammas av klausulskrivaren. Inte desto mindre torde det vara tillrådligt att i klausulen ge uttryck för att den samma ingalunda avser att i något avseende kränka gällande tvingande rättsregler. En dylik seriös attityd kan förväntas göra den mera respektabel i domstolarnas ögon just därigenom, att den själv varnar läsaren för att tvingande rättsregler kan medföra, att klausulen inte i alla lägen blir giltig i enlighet med sitt innehåll.

Såsom redan påvisats är det en väsentlig funktion hos en klausul om tidsgaranti, att denna i händelse prestationen ej utförs som utlovat medför rätt till ett i förväg normerat skadestånd och därmed befriar transportkunden från hans i allmänhet svåra uppgift att behöva visa dels att han över huvud lidit någon skada, dels att skadan förorsakats just på grund av transportfristens överskridande. Om bevisläget i det konkreta

<sup>13</sup> I den mån vitet uppfattas som en maximering av ersättningskyldigheten, jfr ovan Kap. IV: 6.

fallet är sådant, att denna bevisbörda faktiskt är svår att fullgöra för transportkunden, men tidsgarantin berättigar honom till det lägre (normerade) skadeståndet utan att behöva förebbringa någon som helst bevisning i skadeståndsfrågan, innebär detta otvivelaktigt en lättnad och en förmån, trots den lägre summamässiga begränsningen. Transportkunden får m.a.o. en option, beroende på bevisläget. Den konkreta bedömningsmetoden medför därför, att en sålunda utformad klausul i praktiken mera sällan än man i förstone skulle kunna tro kommer i konflikt med tvingande regler om transportörens dröjsmålsansvar.

Enklaste sättet att undvika varje resonemang om konflikt med tvingande rättsregler är att hålla hela tidsgarantin inom ramen för frakten och därmed låta ansvarsreglerna vara helt orörda. Det är vederlaget man spelar om separat. Bevisas dröjsmålsskada, skall oberoende av fraktens bortfall denna ersättas enligt tillämpliga ansvarsregler.

Tidsgarantin bör tydligen helst *utformas som en fraktklausul och icke som en ansvarsklausul.*

#### 6. Exempel på klausuler om tidsgaranti

Den föregående undersökningen i detta kapitel har lett fram till några allmänna riktlinjer, som kan vara lämpliga att följa vid konstruerandet av klausuler om tidsgaranterad transport. Om man utnyttjar dessa resultat och konkret formulerar sådana klausuler, skulle de se ut på ungefärligen följande sätt.

I en regelbunden trafik mellan blott två orter kan man fixera en enda tidsfrist, vars början för enkelhetens skull får utgöra datum för transportdokumentets utfärdande. Viss rat per förseningsdag har angivits på ett sätt som motsvarar, vad som brukar ske i rena vitesklausuler av traditionellt snitt.

##### *Klausultyp XI*

*Time guarantee.* The Carrier guarantees the goods evidenced by this B/L to be available at the port of discharge for the Receiver within ten days from the date of the issuance of this B/L. Otherwise the Merchant will be entitled to deduction from the freight amounting to 10% for every additional day, but not more than the total freight.

I ett mera komplicerat trafiksystem, där många olika transportfrister förekommer, måste en generell klausul hänvisa till i annat sammanhang meddelade frister för olika transportsträckor. I följande variant har också grundtanken, att tidsgarantin så klart som möjligt bör utformas



som en ren fraktklausul, följts i ordvalet mera noga än i föregående klausul.

### *Klausultyp XII*

*Time guarantee.* Freight pre-paid in accordance with the Carrier's published tariffs for express goods guarantees the Merchant that the goods evidenced by this document are available at the port of discharge (final point of destination) within the time limit set out by the Carrier in his published time schedule and calculated from the date of the issuance of this document. In case of delay, the Merchant is entitled to receive from the Carrier the total amount of freight as liquidated damages.

### 7. *Speditörens dröjsmålsansvar och tidsgaranti*

Hela denna bok har handlat om transportörens dröjsmålsansvar. Avslutningsvis finns det skäl att ställa frågan, i vad mån den som uppträder enbart som speditör för viss transport har ett motsvarande dröjsmålsansvar och en motsvarande möjlighet att utfästa en tidsgaranti.

Om speditören i fråga om den aktuella transporten åtar sig ett transportörsansvar, uppträder han däremot inte längre som speditör i ursprunglig bemärkelse utan som transportör, och förut angivna regler blir direkt tillämpliga på honom. Några ytterligare kommentarer är inte erforderliga. Vad som däremot inte har täckts i den föregående framställningen är det fall, att speditören begränsar sig till sin klassiska roll som transportförmedlare, till spedition i ursprunglig bemärkelse.<sup>14</sup>

Detta anses visserligen betyda, att han inte bär något ansvar för transportens genomförande motsvarande transportörsansvaret, men därmed är han inte befriad från allt ansvar i förhållande till transporten. Han bär nämligen ett ansvar för att ett lämpligt transportavtal har kommit till stånd med lämplig transportör, ett ansvar för *culpa in eligendo*. Han måste vidare se till att godset blir omhändertaget av den anlitade transportören och att det "glider fram" på rätt sätt under vägen till den slutliga mottagaren. Detta organisatörsansvar, som ofta betecknas just som *speditörsansvar* (liability as agent only), innebär indirekt ett visst ansvar för dröjsmål, nämligen där sådant uppkommer till följd av brister i transportens uppläggning och organisation.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Om gränsen mellan transport och transportförmedling, se ur senaste nordiska rättslitteratur särskilt Sevón i FJFT 1972 s. 355 ff.

<sup>15</sup> Jfr t.ex. Grönfors, *Successiva transporter* s. 108, 195, D. J. Hill, *Freight forwarders* (Lond. 1972) s. 113, och J. G. Helm, *Speditiionsrecht* (Berl. & New York 1973; Sonderausgabe aus HGB, Grosskommentar, 3. Aufl., Bd 5) s. 40-41 och 107.

*Marston Excelsior, Ltd. v. Arbuckle, Smith & Co. Ltd.*, [1971] 2 Lloyd's Rep. 306, erbjuder en utmärkt illustration.

En speditör arrangerade en kombinerad transport av ett 70 ton tungt kולי så, att sista delen skulle gå med en biltransportör. Denne försäkrade, att han hade begärt tillstånd att begagna nödvändiga landsvägar för den tunga transporten och skulle erhålla tillståndet inom någon vecka. Man satte därför igång med transporten. Tillståndet meddelades emellertid inte, utan myndigheterna begärde viss penninggaranti i avvaktan på erforderlig inspektion av vägsträckorna och förstärkning av vissa broar. Härigenom blev hela transporten uppehållen och dröjsmålsskador uppkom. I princip ansågs speditören skyldig att övervaka hur biltransportören skötte erforderliga förberedelser, anskaffade nödvändiga tillstånd etc. I föreliggande fall ansågs emellertid, att speditören hade iakttagit erforderlig aktsamhet med hänsyn till biltransportörens skriftliga meddelande att myndigheterna medgivit tungtransporten.

Jfr ur svensk praxis *ND 1905 s. 401 SHD* (NJA 1905 A 340) och *NJA 1923 s. 609 SHD* rörande skyldigheten att ta reda på och överblicka tillgängliga transportlägenheter för att därmed nedbringa transporttiden så långt praktiskt möjligt.

Det är därför naturligt, att en speditör även i denna sin funktion kan bygga på sitt redan i visst hänseende föreliggande dröjsmålsansvar med en särskild tidsgaranti. Denna får då tolkas med hänsyn till sin utformning på ett sätt som motsvarar vad redan har visats gälla i fråga om transportören.

Men speditörens möjligheter stannar naturligtvis inte därmed. I likhet med vilken avtalspart som helst har han, oberoende av omfattningen hos sitt eget ansvar, möjlighet att göra en *självständig garantiutfästelse* för transportens utsträckning i tiden, att m.a.o. helt eller delvis överta alla tidsrisker, så långt han önskar. Vi har i nordisk rättspraxis exempel på att sådana självständiga garantiutfästelser eller ansvarsförpliktelser tillmäts rättsverkan och t.o.m. kan ta över i avtalet eljest förekommande allmänt hållna friskrivningsklausuler.

*UfR 1923 s. 146 SØHa*. En speditör hade per telefon meddelat, att ett parti smör skulle vara honom tillhanda före kl. 15, om det skulle avsändas redan samma dag. Trots att denna anvisning följdes, kom partiet i väg först dagen därpå, men själva transporten gick på normalt tid. Speditören dömdes ersättningskyldig för skada, som uppkommit genom att smöret inte såsom enligt utfästelsen avsänts samma dag.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Jfr K. Stenov, *De skandinaviske speditørbetingelser* (Kbhvn 1972) s. 194.



*NJA 1964 s. 517 SHD.* Under en bussfärd i Nicosia, varvid bagaget tillhörande deltagarna i en sällskapsresa placerats på bussens takräcke, parke-  
rades bussen för att ge deltagarna tillfälle till en rundvandring till fots. Efter  
fråga från flera deltagare förklarade reseledaren, att bussen skulle bevakas  
oavbrutet och att han svarade för bagaget. Vid återkomsten till bussen befanns  
en väska vara stulen, och det var klart att någon betryggande bevakning  
aldrig hade anordnats. Reseledarens utfästelse ansåg HD falla inom ramen för  
hans arbetsuppgifter, och hans underlåtenhet att sörja för betryggande bevak-  
ning medförde ansvar för resebyrån, oavsett friskrivningsklausul i de allmänna  
resevillkoren.

### 8. *Sammanfattning*

Tidsgaranterade transporter är ett nytillskott till sortimentet av trans-  
porttjänster. Sådana transporter kan förväntas bli allt vanligare före-  
kommande, varvid utfästelser om garanterad transporttid kan göras inte  
bara av transportörer och speditörer i traditionell mening utan även,  
och kanske särskilt ofta, av Combined Transport Operators (CTO's),  
som de moderna transportorganisations gärna kallas.

Denna utveckling är helt naturlig mot bakgrunden av snabbhetens  
tilltagande betydelse som konkurrensmedel. Vid de traditionella sjö-  
transporterna spelade tidsfaktorn en så undanskymd roll, att ett dröjs-  
målsansvar aldrig kom att utveckla sig från det embryonala stadiet. Vid  
dagens och morgondagens systemtransporter ställs snabbheten, regulari-  
teten, frekvensen och kapacitetselasticiteten i centrum på ett sätt, som  
tvingar till en drastisk höjning av transportkvaliteten just med avseende  
på tidsfaktorns betydelse och dröjsmålsansvaret. Denna juridiska an-  
passning till det kommersiella dagsläget kan ske avtalsvis på sätt som  
har belysts i detta kapitel. Den kommer säkerligen också att avspeglas  
i den gradvisa reformeringen av de transporträttsliga reglerna från lag-  
stiftarnas och konventionsskrivarnas sida.

Det har varit en huvuduppgift för denna bok att rikta uppmärksam-  
heten mot denna begynnande omdaning av det transporträttsliga regel-  
systemet.

## RÄTTSFALLSREGISTER

Nordiska avgöranden	
ND 1905 s. 401 SHD	205
ND 1923 s. 234 Bergens sjørett	163
ND 1925 s. 542 SHD	138
ND 1939 s. 190 V. Landsret	125
ND 1940 s. 88 DHR	124, 143
ND 1940 s. 152 SHD	123
ND 1940 s. 345 NHR	141
ND 1941 s. 299 Åbo HovR	125
ND 1942 s. 481 SØHa	123, 139
ND 1944 s. 316 SØHa	123
ND 1948 s. 481 SØHa	123
ND 1948 s. 635 SØHa	125
ND 1949 s. 458 V. Landsret	123
ND 1950 s. 440 DHR	125
ND 1951 s. 24 V. Landsret	123, 132
ND 1951 s. 163 HovRVSV	123
ND 1951 s. 486 SØHa	139
ND 1951 s. 699 Hålogaland	31, 79
ND 1952 s. 286 SØHa	98, 125
ND 1952 s. 508 Svea HovR	133
ND 1953 s. 86 SØHa	133
ND 1953 s. 299 DHR	98, 125
ND 1954 s. 428 SØHa	123, 139
ND 1954 s. 680 SØHa	134
ND 1955 s. 93 FHD	123, 140
ND 1955 s. 212 V. Landsret	134
ND 1955 s. 424 SØHa	123, 140
ND 1957 s. 1 DHR	125, 134
ND 1957 s. 311 NHD	113
ND 1958 s. 39 NHR	79
ND 1959 s. 64 Bergens byrett	124
ND 1960 s. 506 NHR	126, 141
ND 1962 s. 68 norsk skiljedom	123
ND 1962 s. 346 SØHa	125

---

Registret har utarbetats av assistenten, jur. kand. Christer Pehrson, som även biträtt med korrekturläsning.



ND 1965 s. 263 FHD	125, 142, 143
ND 1967 s. 335 svensk skiljedom	170
ND 1968 s. 35 SørHa	124, 134
ND 1969 s. 1 norsk skiljedom	125
ND 1970 s. 209 Hålogaland	142, 153, 155
ND 1970 s. 276 Eidsivating lagmannsrett	109

UfR 1923 s. 146 SørHa 205

AfL Bd 3 s. 215	185
AfL Bd 4 s. 146 V. Landsret	131
AfL Bd 4 s. 230 Sthlm RR	87

NJA 1898 s. 117	198, 199
NJA 1905 A 340	205
NJA 1920 s. 380	199
NJA 1920 s. 545	198, 199
NJA 1922 s. 128	199
NJA 1923 s. 609	205
NJA 1925 s. 471	138
NJA 1942 s. 346	143
NJA 1951 s. 138	181, 188, 198
NJA 1955 s. 661	202
NJA 1958 s. 373	181
NJA 1962 s. 770	108
NJA 1964 s. 517	206
NJA 1966 s. 94	79
NJA 1967 s. 597	88

#### Engelska avgöranden

Hadley v. Baxendale (1854) 9 Ex. 341	136
Collard v. S.E.Ry Co. (1861) 4 L.T. 410	137
Jackson v. Union Marine Insurance Co., (1874) L.R. 10 C.P. 125	43
The Parana (1877) 3 Asp. M.L.C. 399	47, 137
The Notting Hill, (1884) 5 Asp. M.L.C. 241	137
Glynn v. Margetson (1893) 7 Asp. M.L.C. 366	78
Dunn v. Bucknall Bros. [1902] 2 K.B. 614	137
Imperial Smelting Co. v.	

Joseph Constantine SS Line Ltd., (1940) 66 L1.L.Rep. (K.B.) 147	149
Monarch SS Co. v. Karlshamns Oljefabriker (1949) 82 L1L.Rep. 137	142
Renton and Co. v. Palmyra Trading Corporation (1956) 2 Lloyd's Rep. (H.L.) 379	149, 150
Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd v. Adamastos Shipping Company Ltd. (1957) 1 Lloyd's Rep. (Q.B.) 79	151
(1958) Lloyd's Rep. (H.L.) 73	149, 156
Czarnikow, Ltd. v. Koufus (1967) 2 Lloyd's Rep. 457	46, 77, 135, 151
London and Overseas Freighters Ltd. v. Timber Shipping Company (The London Explorer) [1971] 1 Lloyd's Rep. 523	14
Marston Excelsior, Ltd. v. Arbuckle, Smith & Co. Ltd., [1971] 2 Lloyd's Rep. 306	205
Lorena E. Lamb. <i>et al.</i> v. Railway Express Agency Inc. Transportation Journal 7 (1968) s. 17	194

#### Amerikanska avgöranden

Badhwaar v. Colorado Fuel and Iron Corp. 1955 A.M.C. 2139	151
Commercio Transito Internazionale v. Lyke Bros, 1957 A.M.C. 1188	152
Aspen Pictures Inc. v. Oceanic SS Co 1957 A.M.C. 2388	152
J.M. Rodrigues & Co., Inc. v. Moore- McCormack Lines, Inc., <i>et al.</i> 1973 A.M.C. 1463	137
Ozark Fruit Growers' Association v. St. Louis-San Francisco R. Co. 46 S.W. 2d. 895	136
New York, Philadelphia & Norfolk R.R. v. Peninsula Produce Exchange of Md 240 U.S. 34	137

#### Övriga avgöranden

SS "Margaretha Bakke", Kapitein Lundegaard/Ruys & Co	
---	--



Hof van Beroep Brussel, ETL 1967 s. 205	79
S.F.C./Air France, Cour de cassation de France ETL 1967 s. 1041	80
Marian Kozuba Kosubski/Aero Transport, Arrondissementsrechtbank te Haarlem ETL 1968 s. 447	79
Clasquin v. Socotra Tribunal de commerce de la Seine RFDA 1949 s. 204	185
Air Algérie v. Fuller Frères et Cotaufruits Cour de cassation RFDA 1951 s. 433, RFDA 1956 s. 220	78
Engeli <i>et al.</i> v. Swissair Tribunal de 1re instance de Genève RFDA 1955 s. 335, JALC 1955 s. 473	131
General Air Fret v. TWA Tribunal de commerce de la Seine RFDA 1956 s. 324	185
SAS v. Wucherpfennig Landgericht Hamburg ZfL 1955 s. 226, JALC 1955 s. 352	127, 185

38. Dymling, P.: Haagreglerna och kyltransporter. (1969:4)
39. Sisula, L.: Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna. (1970:1)
40. Ramberg, J.: Cancellation of contracts of affreightment on account of war and similar circumstances. (1970:2)
41. Cargo insurance and modern transport. Ed. by K. Grönfors. (1970:3)
42. Selvig, E.: Om container-konossement og remburs. (1970:7)
43. Gorton, L.: The concept of the common carrier in Anglo-American law. (1971)
44. Pineus, K.: Le Droit maritime suédois. (1971)
45. Falkanger, T.: Lossing og bortskaffelse av last som er sterkt beskadiget. (1972)
46. Schadee, H.: The draft maritime code of the Netherlands. (1973)
47. Grönfors, K.: Tidsfaktorn vid transportavtal. (1974)



ISBN 91-24-15517-9

24-15517-9

(24-15517-9)



INKL.MOMS

7412 109:-