

# **TRANSPORTÖRENS ANSVAR FÖR UPPGIFTER I KONOSSEMENT**

**Av: Rikard Backman**

**Handledare: Svante Johansson**

**Uppsats för tillämpade studier 20 poäng på programmet för juris  
kandidatexamen**

**Juridiska institutionen vid Göteborgs Universitet 2005**

## Innehåll

<b>1 Inledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Metod</b> .....	<b>3</b>
2.1 Syfte .....	3
2.2 Material .....	3
2.3 Disposition och avgränsningar .....	4
<b>3 Styckegodstransporter till sjöss</b> .....	<b>6</b>
3.1 Vad är en styckegodstransport? .....	6
3.2 Sjölagens begrepp .....	6
3.3 När tillämpas sjölagens kapitel 13? .....	8
3.4 Konossement i certepartifart .....	10
3.5 Tvingande regler .....	11
<b>4 Konossementet</b> .....	<b>12</b>
4.1 Konossementet och köpeavtalet.....	12
4.2 Konossementets funktioner och användningsområden.....	14
4.3 Konossementets innehåll.....	15
<b>5 Uppgiftsansvaret</b> .....	<b>17</b>
5.1 Det fingerade vårdansvaret .....	17
5.1.1 Prima facie bevis.....	19
5.1.2 När konossementet överlåtits – exklusivt bevis .....	20
5.1.3 Uppgiftsansvar eller vårdansvar? .....	21
5.1.4 Vad ersätts? .....	22
5.2 Det rena uppgiftsansvaret.....	22
5.2.1 Transportörens insikt.....	23
5.2.2 Vad ersätts? .....	23
5.2.3 Fingerat vårdansvar eller rent uppgiftsansvar? .....	24
5.3 Uppgiftsansvaret i angloamerikansk rätt .....	24
<b>6 Transportörens undersökningsplikt</b> .....	<b>26</b>
6.1 Undersökningspliktens omfattning.....	26
6.1.1 Undersökningen av godsets packning, 13:6 .....	27
6.1.2 Undersökningspliktens omfattning enligt 13:48.....	29
6.1.3 Kontrollen av godsets mängd och typ.....	31
6.1.4 Transportörens kunskaper .....	33
6.2 Undersökningsplikten i angloamerikansk rätt .....	35
6.3 Förbehåll .....	37
6.3.1 Upplysningsplikten .....	37
6.3.2 Förbehållets utformning .....	38
6.4 "Gott synligt tillstånd" .....	41
6.4.1 Omfattningen av begreppet "gott synligt tillstånd" .....	42
6.4.2 Reservationer mot presumptionen om gott synligt tillstånd .....	43
6.5 Uppgiftsansvaret och undersökningsplikten .....	44
<b>7 Avlastarens garantiansvar</b> .....	<b>45</b>
7.1 Garantiansvaret .....	45
7.2 Indemnitetsförklaringar .....	46
7.2.1 "Syfte att vilseleda" .....	46
7.2.2 Varför läggs detta ansvar på transportören? .....	47
7.3 Omfattningen av avlastarens ansvar .....	48
7.4 Mottagarens rätt att ta del av indemnitetsförklaring.....	48
<b>8 Diskussion</b> .....	<b>49</b>
8.1 Det fingerade vårdansvaret och undersökningsplikten .....	49
8.2 Det rena uppgiftsansvaret .....	50
8.3 Avlastarens garantiansvar .....	50
<b>9 Källförteckning</b> .....	<b>51</b>

# 1 Inledning

Konossementet är ett dokument med stort värde inom främst den internationella handeln. Under längre transporter är det vanligt att godset säljs och köps genom att konossementet som bärare av godset överläts. För att ett sådant bruk av konossementet skall fungera i praktiken krävs givetvis att köparen kan förlita sig på de uppgifter om godset och andra förhållanden som står att finna i konossementet.

Dokumentet i sig fyller flera viktiga funktioner, däribland som bevis för att avtal om transport har ingåtts och som symbol för godset men framför allt som bevis för bland annat godsets mängd och tillstånd vid resans början. Konossementet är också ett negotiabelt dokument, vilket innebär att äganderätten till godset det representerar kan förflyttas genom att dokumentet som sådant överläts. För att stärka konossementets omsättningsvärde och för att möjliggöra en handel med gods under transport har lagstiftaren gett innehavaren av ett sådant ett skydd mot att felaktiga uppgifter tas in i detsamma.

Detta skydd har byggts upp på så sätt att transportören ansvarar på olika sätt för att uppgifterna i konossementet är korrekta. Uppgiftsansvaret kan ta sig endera av två former. Det ena kallas fingerat vårdansvar och fungerar kortfattat på det viset att konossementet ges verkan som bevis för att godset tagits emot eller lastats så som det har beskrivits däri. Som namnet antyder leder ett ansvar enligt dessa regler till att transportören blir ansvarig enligt vårdansvaret i sjölagen (1994:1009) kapitel 13, med de begränsningar som följer därav. Då godsbeskrivningen i konossementet inte stämmer överens med vad som framkommer vid lossningen presumeras godset nämligen ha lastats i det skick och den mängd som konossementet visar. Skadan antas sålunda ha uppkommit under transportörens ansvarsperiod. Det viktiga avseende det fingerade vårdansvaret blir dock att se hur bevisregeln i 13:49 sjölagen tillämpas och i vilken mån transportören kan undkomma det ansvar den ger upphov till. Den andra delen av uppgiftsansvaret kallas det rena uppgiftsansvaret och gäller alla uppgifter i ett konossement, inte endast uppgifter om godset. Detta är ett ansvar för vilseledande uppgifter och är baserat på vårdslöshet. Blir ett ansvar enligt denna regel tillämpligt får transportören inte begränsa sitt ansvar. Detta är ett ansvar som vi kommer att se både kompletterar och i vissa fall överlappar det fingerade vårdansvaret.

Transportörens ansvar för uppgifterna i ett konossement behandlas i sjölagen 13:49 och 13:50. I 13:48 sjölagen finns dock en regel som nära anknyter till reglerna om uppgiftsansvaret. Den ålägger transportören en skyldighet att i skäligen omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet är riktiga. Vidare skall transportören göra förbehåll om han misstänker att godsbeskrivningen inte stämmer eller om han inte haft möjlighet att undersöka godset. Den omedelbara frågan som uppstår är dock hur omfattande denna undersökningsplikt är. Med hänsyn till att en köpare och mottagare av godset måste kunna lita på beskrivningen i konossementet torde denna undersökningsplikt vara relativt omfattande. En alltför omfattande undersökningsplikt skulle dock kunna medföra att förbehåll tas in i konossementet i alltför stor utsträckning vilket skulle kunna få effekten att konossementet förlorar sin funktion som negotiabelt instrument. Ett konossement i

vilket transportören gjort förbehåll för flera väsentliga godsuppgifter kan ju inte ha något större värde som negotiabelt instrument. Som vi kommer att se är omfattningen av transportörens undersökningsplikt av stor vikt för hur effektivt uppgiftsansvaret blir. Av denna anledning kommer jag att lägga stor vikt på denna del. Hur förbehåll i regel utformas samt i vilken mån dessa kan åberopas mot innehavare av konossementet kommer också att diskuteras.

En annan intressant fråga i detta sammanhang utgör den om avlastarens behov av att få ett rent konossement. I detta syfte avger denne ofta en så kallad indemnitetsförklaring vilket innebär att avlastaren håller transportören skadelös i det fall information som på avlastarens begäran tagits in i konossementet visar sig inte stämma. Man har i dessa fall infört ett skydd för godtroende förvärvare av konossementet. Men är det verkligen en bra lösning att ansvaret enligt 13:51 sjölagen andra stycket i sådana situationer läggs på transportören istället för avlastaren. Det är ju endast den sistnämnda som har något att vinna på en sådan indemnitetsförklaring. Avlastaren svarar nämligen gentemot transportören för de uppgifter som på hans begäran tas in i dokumentet, detta framgår av 13:51 första stycket. Har avlastaren utfärdat indemnitetsförklaring blir han dock inte ansvarig enligt denna regel om syftet med införandet av de felaktiga uppgifterna varit att vilseleda en förvärvare av konossementet. Transportören kan i en sådan situation inte heller göra indemnitetsförklaringen gällande gentemot avlastaren. Det läggs alltså ett stort ansvar på transportören även för uppgifter som införts i konossementet på avlastarens begäran. Då avlastarens garantiansvar kan ses som en begränsning av eller ett undantag från transportörens uppgiftsansvar, vilket ju är ämnet för denna uppsats, kommer även detta ansvar att behandlas.

Den svenska sjölagen bygger på internationella konventioner och ett omfattande nordiskt lagstiftningssamarbete. Den gamla sjölagen från 1891 ersattes 1994 av en ny lag som till stor del ser ut som sin föregångare. De flesta av den gamla sjölagens regler har dock ändrats under årens lopp och flera regler var därför aktuella och behövde inte ändras i den nya sjölagen. Detta märker man även när man läser förarbetena till nya sjölagen då dessa ofta hänvisar till förarbetena till gamla sjölagen. Vad denna uppsats berör är alltså en uppställning regler som till stor del dels är likadana eller åtminstone jämförbara med många av de större sjöfartsnationerna i världen och som under en lång period har utvecklats och vuxit fram till dagens utseende. Detta faktum gör området extra intressant.

På grund av reglernas internationella karaktär kommer jag i jämförande syfte att ta upp angloamerikanska regler. Detta då de svenska reglerna bygger på de konventioner vilka man i exempelvis England tillämpar som lag. Det är dock inte min mening att göra någon heltäckande analys av det angloamerikanska rättsområdet. Jag kommer därför heller inte att närmare gå in på de inom England gällande common law reglerna. Anledningen till att jag tar upp dessa regler är snarare för att ge en alternativ syn på hur de svenska reglerna kan tillämpas och för att, i de fall då rättsläget inte är helt klart, ge bredare grund för hur man kan argumentera för en viss lösning.

## **2 Metod**

### **2.1 Syfte**

Syftet med denna uppsats är att närmare utreda reglerna kring transportörens undersökningsplikt och ansvar för uppgifter i konossement. Vad jag närmare vill undersöka är alltså det ansvar som transportören har för beskrivningen av det gods som densamme har mottagit eller lastat ombord samt för övriga uppgifter i konossementet. Vad ansvarar transportören för och hur omfattande är detta ansvar är frågor som kommer att behandlas. För att kunna förstå reglerna krävs dock också att jag redogör för transportörens undersökningsplikt vilken, som vi kommer att se, är tätt sammankopplad med uppgiftsansvaret. Vidare kommer jag att beröra avlastarens ansvar för de uppgifter som på hans begäran tas in i konossementet.

Min ambition blir därmed att beskriva tillämpningen av reglerna kring transportörens undersökningsplikt och uppgiftsansvar.

### **2.2 Material**

Sjölagens regler kring ansvaret för uppgifter i konossement är komplicerat och inte helt lätt att få grepp om. Samtidigt är det uppbyggt genom omfattande internationellt och framförallt nordiskt samarbete vilket enligt min mening gör området extra intressant. I min utredning kring ämnet kommer jag att använda mig av svensk lag, förarbeten och praxis men även nordisk sådan. Vidare kommer de konventioner som svensk lag bygger på samt brittisk praxis inom området behandlas.

I ett område där inga större ändringar, vid senaste lagändringen, egentligen gjordes i de enskilda bestämmelserna är både äldre litteratur, praxis och propositioner till stor del lika aktuella idag som de var då de skrevs.

Svenska sjölagen har dock, genom internationella konventioner och nordiskt lagstiftningssamarbete, omarbetats under årens lopp. Avseende reglerna kring konossement är dessa i de allra flesta fall tvingande och svenska sjölagen blir därför den primära rättskällan.

Svenska förarbeten, till stor del även äldre sådana, blir en viktig källa då man i förarbetena till nya sjölagen i många fall hänvisar till dessa.

Även vad gäller praxis kommer behandlingen till stor del att omfatta äldre sådan. Rättsfall blir intressanta framför allt då jag behandlar transportörens undersökningsplikt och omfattningen av denna.

Den doktrin jag använt mig av är främst svensk, norsk samt brittisk. Det rör sig både om nyare och äldre litteratur. Som jag nyss nämnt är ju även äldre litteratur aktuell på grund av att de regler jag här berör har sett i stort sett likadana ut under ganska lång tid.

Den svenska och de övriga nordiska sjölagarna bygger på internationella samarbeten som kommit till uttryck i konventioner. Den konvention som svenska sjölagen till största delen bygger på är de så kallade Haag-Visbyreglerna. I sjölagens trettonde kapitel kallas den kort och gott konventionen. Den senaste konventionen som utformats är dock Hamburgreglerna som även den till viss del har infogats i svensk lag. Det är således intressant att också titta på hur reglerna i dessa konventioner är utformade. För att få veta mer om hur reglerna i dessa konventioner tillämpas blir det aktuellt att titta lite närmare på den angloamerikanska rätten. Konventionerna i sig har nämligen utformats efter denna och Haag-Visbyreglerna tillämpas direkt som lag i Storbritannien.

## **2.3 Disposition och avgränsningar**

Arbetet inleds med en introduktion till reglerna och begreppen i sjölagens kapitel 13. I denna del kommer jag att beskriva när reglerna blir tillämpliga och förklara de begrepp som är nödvändiga att känna till för att förstå den fortsatta diskussionen.

Därefter beskriver jag konossementet mer i detalj. Tanken är här att förklara konossementets funktion i genomförandet av ett köp. Vad ett konossement är, när det används och vad det bör innehålla är frågor som kommer att besvaras i detta avsnitt.

Efter att ha beskrivit konossementets funktioner och användningsområden har vi kommit fram till uppsatsens huvudämne. Här avser jag att titta närmare på själva uppgiftsansvaret. Till att börja med går jag igenom det så kallade fingerade vårdansvaret för att sedan diskutera transportörens rena uppgiftsansvar. I denna del kommer jag att diskutera när de olika formerna av uppgiftsansvar blir tillämpliga och vilka skillnaderna är mellan dem. Däremot kommer jag inte att närmare gå in på reglerna genom vilka transportören kan begränsa sitt ansvar då det fingerade vårdansvaret blir tillämpligt. Då det får anses falla utanför syftet med denna uppsats kommer jag inte heller att diskutera eventuella straffrättsliga följder som det rena uppgiftsansvaret skulle kunna medföra. Av pedagogiska skäl väljer jag att förlägga diskussionen kring uppgiftsansvaret före diskussionen om transportörens undersökningsplikt. Trots att ordningsföljden i sjölagen är en annan är min förhoppning att detta upplägg göra området mer lättförståeligt.

Då uppgiftsansvaret har beskrivits avser jag diskutera transportörens undersökningsplikt vilken vi kommer att se är av stor betydelse för vilken verkan uppgiftsansvaret får. I detta avsnitt kommer jag dessutom diskutera transportörens skyldighet att i vissa fall reservera sig för uppgifter i ett konossement. Angloamerikanska regler och praxis kommer här att beröras i viss omfattning. Syftet är dock inte att på något sätt försöka täcka in hela den angloamerikanska regleringen inom ämnet i fråga.

Avslutningsvis behandlas ett ansvar som ligger nära transportörens uppgiftsansvar, nämligen avlastarens garantiansvar. Detta är det ansvar som avlastaren har gentemot transportören för de uppgifter som förs in i konossementet på avlastarens begäran.

I den avslutande diskussionen avser jag att försöka peka på de viktigaste punkterna kring transportörens undersökningsplikt och uppgiftsansvar. Dessutom skall jag försöka visa hur reglerna som behandlats hänger ihop.

## 3 Styckegodstransporter till sjöss

Reglerna om konossement och transportörens uppgiftsansvar står att finna i sjölagens kapitel 13. Detta kapitel är rubricerat "om styckegodstransport". Som vi kommer att se är det dock inte bara vid styckegodstransporter som reglerna om konossement kan komma att bli tillämpliga. Jag avser i detta kapitel att närmare förklara en del begrepp som är viktiga att känna till för den fortsatta behandlingen samt att förklara när reglerna om transportörens uppgiftsansvar tillämpas.

### 3.1 Vad är en styckegodstransport?

I sjölagen finns ingen definition på vad som avses med begreppet *styckegodstransport*. Inte heller i propositionen till denna lag diskuteras detta. Sjölagens kapitel 13 som behandlar just styckegodstransporter står dock i motsättning till kapitel 14, vilket behandlar befraktning. Kapitel 13 tar alltså själva godset som utgångspunkt medan kapitel 14 utgår från transportformen, eller med andra ord tillhandahållandet av ett fartyg. En styckegodstransport torde dock innebära en transport av gods i mindre omfattning, exempelvis en pall, container eller ett visst antal kollin.<sup>1</sup>

### 3.2 Sjölagens begrepp

Sjölagens kapitel 13 ger inledningsvis ett antal definitioner som är av betydelse för förståelsen av reglerna om konossementet och ansvaret för uppgifter däri. Dessa definitioner ges i 13:1 sjölagen som inleds med att definiera de olika parterna till ett sjötransportavtal.

Dessa definitioner och parter skall jag nu beskriva genom att i form av en kort berättelse beskriva ingåendet av ett transportavtal och genomförandet av själva styckegodstransporten fram till utlämnandet av godset i destinationshamnen. Berättelsen är även tänkt att ge en beskrivning av vad reglerna kring uppgiftsansvaret handlar om.

Göteborgs Kaffeimport AB (GKAB) har ingått avtal med Associazione Caffè Colombia (ACC) om köp av 1000 säckar arabicabönor à 100 kg. I köpeavtalet framgår också att leverans skall ske den 15 juni 2005 i Göteborg. För transporten har parterna avtalat om en CPT klausul från Incoterms. Denna klausul innebär att säljaren skall stå för transporten och att risken för godset övergår på säljaren då det har levererats till *transportören*. Transportören, som ibland även kallas sjötransportören, är enligt 13:1

---

<sup>1</sup> Tiberg SvJT 1995 s. 324

sjölagen den som ingår ett avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss. Man syftar således på den som åtar sig att utföra transporten men det behöver inte vara samma person som faktiskt utför den.

I det här fallet hade säljare och köpare avtalat om en CPT klausul vilket ju innebar att säljaren skulle ordna med transporten. Med andra ord kommer säljaren här att få rollen som *avsändare* i avtalsförhållandet med transportören. Avsändaren är alltså transportörens motpart i avtalsförhållandet och den som ingår avtal med transportören om transport av styckegods till sjöss. Denne är ofta just säljare av godset vid ett köpeavtal men kan, beroende på köpeavtalets utformning, lika gärna vara köparen.

För denna styckegodstransport ingår avsändaren ACC ett *avtal om sjötransport* med transportören Línea Transatlántico (LT) som upprätthåller en linje mellan just Colombia och Göteborg. I Hamburgreglernas artikel 1:6 definieras ett sjötransportavtal som ett avtal där en transportör åtar sig att, mot betalning av frakt, transportera gods till sjöss från en hamn till en annan.

För att transportera godset från ACC:s fabrik i Bogotá till hamnen i Cartagena avtalar ACC med Bogotá Transportes Ltd om en lastbilstransport för sträckan. Bogotá Transportes får därmed rollen som *avlastare*. Med avlastare avses den som till sjötransportören avlämnar godset för transport. Han står ofta utanför själva sjötransportavtalet och kan vara antingen samma person som avsändaren eller någon anlitad av honom.

Då Bogotá Transportes lastbil den 20 maj anländer med godset till hamnen i Cartagena överlämnas, i samband med att godset lastas av, ett konossementsformulär innehållande uppgifter om godsets typ och mängd till transportören LT. Konossementet är ett *transportdokument* som ofta används vid sjötransporter av det här slaget. Med transportdokument avses ett konossement eller annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet.

Efter att transportören har kontrollerat transportörens uppgifter utfärdar han ett *mottagningskonossement* som överlämnas till transportören. Detta är ett transportdokument som bland annat utgör bevis om att visst gods har tagits emot av transportören. Om avsändaren önskar har han rätt att då godset lastats få utfärdat ett *ombordkonossement* till bevis om att godset lastats så som det beskrivits däri. Konossementet och dess funktioner beskrivs närmare i kapitel 4.2.

Efter att godset har lastats och ett ombordkonossement har utfärdats skickar ACC konossementet till Handelsbanken i Göteborg. Handelsbanken i Göteborg ordnar nämligen med *remburs* för GKAB:s kaffeimport. När tjänstemannen på Handelsbanken granskat konossementet och fastslagit att godset, av vad som framgår däri, verkar vara i sin ordning betalar man ut köpeskillingen till säljaren ACC. Remburs innebär i korthet att köparen med sin bank avtalar om att banken åtar sig att till säljaren betala priset för godset i utbyte mot att säljaren till banken överlämnar alla kopior av konossementet samt eventuella andra handlingar.

När GKAB, efter att ha löst ut konossementet från Handelsbanken, har fått detsamma i sin besittning säljer man godset vidare till kaffeproducenten Revalia. Godset säljs alltså då det fortfarande är under transport ombord Línea Transatlánticos fartyg.

Revalia granskar konossementet och anser att allt är i sin ordning då några förbehåll inte har tagits in för beskrivningen av godset. Man löser därför in konossementet för en avtalad köpesumma. Den 15 juni anländer godset i Göteborgs hamn. Revalia som nu är behörig *mottagare* av godset åker då till hamnen för att hämta ut det. Mottagaren är den till vilken godset skall utlämnas efter transporten.<sup>2</sup> Mottagaren är dock egentligen inte en avtalspart vad avser själva transporten utan dennes rätt uppkommer genom transportörens löfte att lämna ut godset till en bestämd person eller till innehavaren av konossementet. Avsändaren och mottagaren kan givetvis också i vissa fall vara samma person. Med mottagare förstås den som exempelvis anges som just det i konossementet eller som visar sig vara behörig mottagare genom att vara innehavare av ett innehavarkonossement.<sup>3</sup>

Då Revalia vid lossningen av godset kontrollerar detsamma visar det sig, vid en jämförelse med vad som framgår av konossementet, att ett stort antal säckar saknas. Revalia kräver därför Línea Transatlántico på ersättning för den förlust man gjort. Konossementet innehåller en så kallad Paramount-klausul som föreskriver att *konventionen* skall tillämpas på konossementet. Begreppet *konventionen* syftar på 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som gjorts genom 1968 och -79 års tilläggsprotokoll, oftast kallade Haag-Visbyreglerna.<sup>4</sup> En *konventionsstat* är därför en stat som är bunden av nyss nämnda konvention. Av 13:2 sjölagen framgår dock att när den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige skall bestämmelserna i svenska sjölagens kapitel 13 tillämpas på avtalet. Om Revalia vid en eventuell tvist lämnar in en stämningsansökan till Göteborgs tingsrätt kommer därför svenska sjölagen att tillämpas vid förhandlingen.

### 3.3 När tillämpas sjölagens kapitel 13?

Idag verkar konossement användas främst vid transport av gods som skall föras längre sträckor. Detta torde i första hand bero på att vid mindre långväga transporter kommer godset ofta fram till slutdestinationen före ett omsatt konossement. Fartygen är nuförtiden nämligen så pass mycket snabbare än postgången. Av denna anledning torde bruket av konossement vid kortare transporter mellan exempelvis Sverige och Danmark eller Norge och Holland inte var särskilt vanligt förekommande. Vanligare är vid sådana transporter säkert sjöfraktsedeln. Då konossementet oftast används vid transporter mellan olika stater, ofta långväga ifrån, blir det givetvis viktigt att veta när svensk lag blir tillämplig och när svensk domstol därför kan tänkas ta upp en tvist kring ett transportavtal. Reglerna kring de svenska reglernas geografiska tillämplighet finner man i 13:2 sjölagen.

I denna bestämmelse kan man utläsa att bestämmelserna i trettonde kapitlet är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige, och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. I 169 § 1891 års sjölag föreskrevs att lagen i den stat där avgångsorten är skall tillämpas på avtalet om sjötransport. Numera kan svensk lag också tillämpas om lossningsorten ligger i Sverige och till och med vid så kallad

---

<sup>2</sup> Gorton s. 38

<sup>3</sup> SOU 1990:13 s. 141

<sup>4</sup> A prop s. 211

internordisk fart då varken avgångs- eller lossningsorten ligger i Sverige men transporten utförs mellan Danmark, Finland och Norge.<sup>5</sup> I bestämmelsens första stycke undantas dock avtal om sjötransport som utförs i inrikes fart i Danmark, Norge och Finland. Istället för svensk lag tillämpas då lagen i det land där transporten utförs. När trettonde kapitlet i svenska sjölagen kan tillämpas på avtal om sjötransport vid annan fart än den som nyss tagits upp bestäms i 13:2 andra stycket sjölagen. Ett antal situationer tas där upp i punktform.

Enligt 13:2 andra stycket första punkten skall svensk lag tillämpas på avtal om sjötransport när den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat. Även om bestämmelseorten eller lossningsorten ligger i en stat som inte är bunden av Haag-Visbyreglerna kan svensk lag alltså tillämpas om lastningsorten ligger i en stat bunden av denna konvention.

Vidare kan svensk lag, enligt andra punkten, tillämpas då den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. I tredje punkten anges dessutom att svensk lag tillämpas på sjötransportavtal när flera lossningshamnar har angetts i avtalet och den faktiska lossningshamnen är en av dessa samt belägen i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Sammanfattningsvis gör alltså punkterna 2 och 3 svensk lag tillämplig antingen när den avtalade lossningshamnen ligger i en nordisk stat eller när flera alternativa lossningshamnar bestäms i avtalet men den faktiska lossningshamnen ligger i en sådan stat.<sup>6</sup>

Har transportdokumentet utfärdats i en stat bunden av Haag-Visbyreglerna kan svensk lag, enligt fjärde punkten, tillämpas. För att bestämma om ett transportdokument utfärdats i en konventionsstat får hänsyn tas till vilken ort enligt dokumentets text det har utfärdats i.<sup>7</sup>

Slutligen bestäms i den femte punkten att svensk lag tillämpas även om det i transportdokumentet införts klausul som bestämmer att Haag-Visbyreglerna eller annan lag grundad på denna konvention skall tillämpas. Den femte punkten avser fall då transportdokumentet innehåller en så kallad Paramount-klausul. Sådana klausuler godtas som huvudregel inte vid svensk domstol och konventionen som sådan eller annan konventionsstats lag tillämpas därmed i normalfallet inte här.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige eller en annan nordisk stat, godtas dock klausuler som gör att lagen i en annan konventionsstat skall tillämpas på sjötransportavtalet. Detta framgår av 13:2 tredje stycket sjölagen. Regeln avser fall av så kallad cross trade, alltså då fartyget inte anlöper någon hamn i en nordisk stat. I sådana fall får avtalas att konventionsreglerna eller på dessa grundad lag skall tillämpas på avtalet om sjötransport. Det behöver in heller nödvändigtvis vara lag med anknytning till lastnings- eller lossningshamnen som avtalats utan det enda kravet är att lagen är grundad på Haag-Visbyreglerna.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Prop. 1993/94:195 s. 212

<sup>6</sup> A st

<sup>7</sup> SOU 1990:13 s. 124

<sup>8</sup> A st

### 3.4 Konossement i certepartifart

Ovan diskuterades trettonde kapitlets geografiska tillämplighet. Här skall jag beskriva när trettonde kapitlet tillämpas för gods som transporteras under ett befraktningsavtal. Ofta gäller detta gods som transporteras i bulk.

I sjölagens kapitel 14 regleras befraktning av fartyg. Befraktning av fartyg avser olika sätt att tillhandahålla ett fartygs kapacitet för någon annan än fartygsägaren. Denna avtalsform regleras i så kallade befraktningsavtal. Bortfraktaren, motsvarigheten till transportören i trettonde kapitlet, kan dock även under befraktningsavtal utfärda konossement för godset som transporteras. Ett sådant dokument kallas trampkonossement.

I sjölagen 14:5 föreskrivs att då bortfraktaren utfärdar ett trampkonossement bestämmer detta villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. För att bestämmelser i befraktningsavtalet skall kunna göras gällande mot sådan tredje man krävs att trampkonossementet hänvisar till detta. Samtidigt skall sägas att så länge trampkonossementet innehas av befraktaren har det inte någon annan inverkan på förhållandet mellan bortfraktaren och densamme annat än att det utgör ett bevis om vad för sorts gods och vilken kvantitet som har lastats. Förhållandet mellan bortfraktare och befraktare regleras alltså alltså i befraktningsavtalet och ett trampkonossement kompletterar endast detta. Detta förhållande utläses motsatsvis i 14:5 första stycket första meningen.

Den omedelbara frågan man ställer sig blir vilka regler som gäller för trampkonossement som överlåtits till tredje man. Blir reglerna i sjölagens kapitel 13 avseende styckegods tillämpliga, eller gäller reglerna i kapitel 14. I 14:5 andra stycket föreskrivs att bestämmelserna i sjölagen 13:45-57 gäller även avseende konossement som avses i paragrafens första stycke. Alltså är reglerna kring konossementets innehåll, transportörens undersökningsplikt och uppgiftsansvar, avlastarens garantiansvar m.m. tillämpliga även på trampkonossement som blivit omsatta.

Av 14:5 andra stycket andra meningen, som hänvisar till 13:3, framgår dock att när konossementet bestämmer förhållandet mellan transportören (bortfraktaren) och innehavaren av konossementet skall även bestämmelserna i 13:4 och 13:24-40 sjölagen tillämpas på detta förhållande. Detta torde alltså innebära att så fort trampkonossementet omsatts, eller då avlastaren är någon annan än befraktaren, blir även ansvarsreglerna i kapitel 13 tillämpliga, samt regeln i 13:4 som gör större delen av trettonde kapitlet tvingande till lastägarans fördel.

I sjölagen 14:18, avseende resebefraktning, och 14:62, avseende tidsbefraktning, föreskrivs en skyldighet för resebefraktaren respektive tidsbefraktaren att hålla resebortfraktaren eller tidsbortfraktaren skadeslös då ett konossement utfärdas som medför ett utökad ansvar för denne gentemot innehavaren av konossementet. Som framgår av propositionen till nya sjölagen gäller denna rätt till indemniteten endast då bestämmelserna i konossementet medför ett utökad ansvar för bortfraktaren, inte om

utfärdandet medför att tvingande regler blir tillämpliga som innebär ett utökat ansvar för bortfraktaren.<sup>9</sup>

Då så kallade kvantumkontrakt används, alltså när gods befordras på fartyg fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd, men under ett och samma kontrakt, skall styckegodsreglerna tillämpas på varje resa för sig. Med andra ord tillämpas inte reglerna på själva ramavtalet.<sup>10</sup> Detta framgår av 13:3 andra stycket. Utförs en sådan resa under ett certeparti skall dock reglerna i 13:3 första stycket tillämpas.

### 3.5 Tvingande regler

Av sjölagen 13:4 framgår att alla de regler som i denna uppsats diskuteras i samband med transportörens uppgiftsansvar och undersökningsplikt är tvingande. Av samma paragrafs andra stycke framgår dock att transportören kan ta på sig ett större ansvar än vad lagen kräver. Alla avtalsklausuler som strider mot dessa bestämmelser är alltså ogiltiga, såvida de inte ålägger transportören ett utökat ansvar jämfört med reglernas lydelse. Det framgår också av första stycket andra meningen att en enskild klausuls ogiltighet inte påverkar avtalets giltighet i övrigt. Avtalet i sig och därmed övriga klausuler däri förblir alltså giltiga trots att en enskild klausul bryter mot en tvingande bestämmelse i sjölagen. Vidare föreskrivs i 13:4 tredje stycket sjölagen att transportören, när ett transportavtal är underkastat Haag-Visbyreglerna eller på dessa grundad lag, är skyldig att i det transportdokument som används upplysa om detta. Dessutom är han skyldig att upplysa om att klausuler som strider mot tvingande bestämmelser är ogiltiga. Denna upplysningsplikt är dock osanktionerad.<sup>11</sup>

Om det med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden som transporten skall utföras under är skäligt att inskränka transportörens ansvar får det göras. Detta framgår av 13:4 fjärde stycket sjölagen. Denna bestämmelse anses dock inte gälla om konossement utfärdas, främst med tanke på att gods som avses i bestämmelsen i allmänhet inte torde vara avsett för vidareförsäljning.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Prop. 1993/94:195 s. 281

<sup>10</sup> Prop. 1993/94:195 s. 214

<sup>11</sup> A prop s. 215

<sup>12</sup> A st

## 4 Konossementet

### 4.1 Konossementet och köpeavtalet

Innan ett avtal om sjötransport ingås mellan två parter, exempelvis en säljare och transportören, har i de flesta fall redan ett köpeavtal för godset ingåtts mellan säljaren och en köpare. På det viset torde det vara åtminstone i de flesta fall. Exempel på när ett transportavtal inte nödvändigtvis föregås av ett avtal om köp är när gods av någon anledning flyttas mellan två olika platser eller företag, men inom samma koncern.

I de flesta fall torde dock syftet med ett transportavtal, och därmed också sjötransportavtalet, vara att fullgöra ett köpeavtal. Transportavtalet kommer av den anledningen att påverkas av köpeavtalet och transportören, skulle man kunna säga, dras på så sätt in i förhållandet mellan köpare och säljare.<sup>13</sup> Anledningen till varför en transportör överhuvudtaget behövs är att principerna om en varas övergång från säljare till köpare som står att finna i köplagen ofta inte fungerar i praktiken. Vid så kallade internationella köp, då en övergång av varan i säljarens affärsställe, vilket ju är grundprincipen i 6 § köplagen (1990:931), inte är möjlig måste godset flyttas mellan säljare och köpare på ett eller annat sätt. Vidare önskar ju en köpare inte betala innan han haft möjlighet att kontrollera godset och säljaren vill på samma sätt givetvis inte leverera godset innan han fått betalt. Detta är ju förbundet med vissa risker som att godset anländer skadat eller att köparen går i konkurs och inte betalar säljaren eller gör detta för sent. Konossementet med dess funktioner fungerar som en lösning på dessa problem.

I köpeavtalet kan man i regel utläsa vad för gods avtalet avser, godsets mängd, samt vilket pris och vilken tid för leverans som avtalats. Dessa frågor som reglerats i köpeavtalet bör också påverka transportavtalets utformning. Diskrepanser mellan dessa två avtal kan nämligen leda till problem vid eventuella framtida regresskrav.<sup>14</sup> Köpeavtalet kan av dessa anledningar sägas styra transportavtalet, och även andra så kallade konsekvensavtal, såsom avtal om försäkring. Med tanke på att avtalen ingås vid olika tidpunkter och att det är olika parter inblandade blir det dock ofta svårt att fullt ut synkronisera avtalen.<sup>15</sup> Köpeavtalet bör dock ligga till grund för transportavtalet på så sätt att beskrivningen av godset i transportavtalet bör överensstämma med vad som avtalats vid köpet och därmed alltså beskrivningen i köpeavtalet. Visar det sig att godset inte stämmer överens med vad som avtalats drabbas ju säljaren av ett köprättsligt ansvar. Vid internationella köp kan köparen dock ha svårt att hävda sig köprättsligt i säljarens hemland. Vidare kan säljaren komma att sätta transportören under stor press att utfärda rent konossement i syfte att undvika problem med att överlåta det vidare. Av bland annat dessa anledningar finns det så kallade uppgiftsansvaret.

---

<sup>13</sup> Falkanger m fl s. 266

<sup>14</sup> Gorton s. 64

<sup>15</sup> A st

Vem som blir transportörens motpart när transportavtalet skall ingås är också det helt beroende av köpeavtalets utformning. I köpeavtalet bestäms nämligen vem som skall ordna med transport av godset under transporten och vem som skall stå risken för varorna under transporten. Detta sker ofta genom införandet av en transportklausul från Incoterms, exempelvis FOB eller CIF. Det köprättsliga avlämnandet sker då dessa transportklausuler tillämpas då säljaren överlämnar godset till transportören. Ofta övergår samtidigt risken för godset och äganderätten till detsamma då till köparen. Köparen anses i sådana fall även vara skyldig att betala för godset mot att konossementet överlämnas till honom.<sup>16</sup> Med andra ord kan köparen bli skyldig att betala innan han mottagit godset och innan han kunnat kontrollera dess mängd och skick. Av denna anledning är det givetvis viktigt att konossementet innehåller viss information om godset. Köparen ser ju också helst att denna stämmer överens med vad som framgår av köpeavtalet.

Det torde inte heller vara ovanligt att man, om inte annat av utrymmesskäl, i konossementet hänvisar till ett köpekontrakt eller en faktura för en närmare beskrivning av godset.<sup>17</sup> På så sätt blir köpeavtalets koppling och påverkan på transportdokumentet än mer tydlig.

Sambandet mellan köprätt och transporträtt framgår också ganska tydligt i reglerna om när ansvaret för godset övergår. Vid den tidpunkt då säljarens ansvar för godset upphör enligt 7 § andra stycket köplagen vidtar transportörens ansvar enligt sjölagen 13:24.

Som nyss nämnts är ett problem vid internationella köp att köparen ogärna betalar för varor han inte sett och att säljaren inte gärna levererar sina varor innan han fått betalt. Vid köp direkt över disk uppstår ju som bekant inte detta problem. Konossementet som representant för godset och bevis om dess tillstånd, typ och mängd vid lastning är tänkt att lösa detta problem. Problemet med överlämnande av godset mot betalning kvarstår dock till viss del då även konossementet som bärare av godset måste överlämnas till köparen. Inte heller detta kan genomföras utan att säljaren så att säga ger upp godset innan han fått betalt eller att köparen betalar innan han har godset, alltså konossementet, i sin besittning. Bland annat detta löses ofta genom att ännu en part förs in i förhållandet, nämligen banken som finansiär och ställare av säkerhet. Förfarandet kallas remburs. Remburs innebär att köparen med sin bank avtalar om att banken åtar sig att till säljaren betala priset för godset i utbyte mot att säljaren till banken överlämnar alla kopior av konossementet samt eventuella andra handlingar. I regel ställs krav på att konossementet är rent samt att det överensstämmer med reglerna i UCP 500.<sup>18</sup> Även om det primära syftet med ett rembursförfarande är att ge kredit för en omfattande import medför det sålunda att banken blir en form av mellanhand vid betalningen mot dokumentet.

Internationella köp av det här slaget, export eller import av gods, medför alltså ofta att långt fler parter än endast köpare och säljare blir engagerade.

---

<sup>16</sup> Gorton s. 71

<sup>17</sup> Grönfors s. 287

<sup>18</sup> Gorton s. 68

## 4.2 Konossementets funktioner och användningsområden

Ett konossement är i grunden en form av transportdokument som används vid transporter till sjöss. Konossementet är det äldsta och fortfarande vanligaste transportdokumentet. Framför allt används det vid så kallad linjetrafik (**förklara**).<sup>19</sup> I allmänhet brukar man säga att konossementet fyller tre funktioner. Till att börja med som bevis för att en viss mängd gods, av en viss sort, har lastats eller mottagits för lastning av transportören, den så kallade *kvittofunktionen*. Konossementets andra funktion är den som bevis för att ett avtal om sjötransport har ingåtts mellan parterna, detta kallas *avtalsfunktionen*. Slutligen är konossementet också ett så kallat *titeldokument*, vilket innebär att dokumentet representerar godset och endast den som innehar konossementet har rätt att få ut godset i lossningshamnen.<sup>20</sup> Dessa konossementets grundfunktioner framgår av sjölagen 13:42.

En av konossementets funktioner är som nämnts det att utgöra ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot uppvisande av detta. Framgår inte ett sådant åtagande av dokumentet måste det benämnas konossement för att få karaktären av ett sådant. Denna princip framgår av 13:42 första stycket andra punkten sjölagen. Vem som har rätt att få ut godset, och hur en situation med flera konossementsinnehavare skall lösas regleras närmare i 13:52-57 sjölagen. Detta kommer jag dock inte behandla närmare i denna uppsats.

Till konossementets funktion som bevis för att en viss mängd gods har lastats i ett visst skick är knutet en undersökningsplikt och ett uppgiftsansvar för transportören. Som vi kommer att se längre fram består denna koppling i att godsets beskrivning i konossementet ges bevisverkan enligt 13:49 sjölagen och transportören presumeras därigenom ha mottagit alternativt lastat godset så som det beskrivits i konossementet.

Beroende på hur konossementet utformas kan det få karaktären dels av en löpande handling och dels av en icke löpande sådan. Detta regleras i 13:42 andra stycket som säger att ett konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement ställt till viss man anses vara ett orderkonossement såvida inte överlåtelse av dokumentet förbjuds genom ett uttryck som "icke till order" eller liknande. Endast den senaste varianten, som kallas rektakonossement, är en icke löpande handling.<sup>21</sup> Som utgångspunkt kan konossementet alltså sägas vara ett negotiabelt instrument så länge detta inte uttryckligen förbjuds i själva konossementet. Konossementets funktion som negotiabelt instrument är också mycket viktig då en godsägare kan tänkas vilja sälja godset under transport eller ta upp kredit med godset som säkerhet. Funktionen som löpande handling och därmed som negotiabelt instrument kan sägas vara konossementets fjärde, och kanske viktigaste, funktion.

---

<sup>19</sup> A a s. 74

<sup>20</sup> Falkanger m fl s. 272

<sup>21</sup> Gorton s. 75

### 4.3 Konossementets innehåll

När avlastaren levererar gods till en transportör har han, enligt sjölagen 13:44, rätt att få ett konossement utfärdat. Detta så kallade mottagningskonossement skall, om avlastaren så begär, ersättas med ett ombordkonossement så snart godset har lastats. Som nämnts ovan måste ett konossement för att klassas som ett sådant uppfylla vissa kriterier. Det skall utgöra bevis om att ett sjötransportavtal ingåtts samt om att visst gods har tagits emot eller lastats av transportören. Konossementet skall dessutom betecknas med ordet konossement alternativt innehålla ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot konossementets uppvisande. Dessa grundläggande kriterier på konossementets innehåll finns i 13:42 sjölagen.

Bortsett från dessa grundkriterier finns i sjölagen 13:46 ytterligare regler avseende ett konossements innehåll. Av 13:47 sjölagen framgår dock att så länge kraven i 13:42 är uppfyllda skall dokumentet klassas som konossement även om någon av uppgifterna som räknas upp i 13:46 saknas. Att uppgifterna i denna paragraf skulle saknas torde dock inte vara alltför vanligt, i varje fall inte då konossementet används som negotiabelt instrument. Den information som nämns i 13:46 sjölagen är nämligen av stor betydelse för en eventuell köpare av godset. Det krävs dessutom en särskild hänvisning i konossementet för att ett särskilt transportavtals regler skall kunna bli tillämpliga gentemot tredje man. Denna regel finns i 13:42 tredje stycket sjölagen. I ett fall där de uppgifter som saknas i konossementet istället finns i ett separat avtal krävs alltså en särskild hänvisning till detta avtal för att dessa skall bli gällande mot tredje man. Det spelar inte ens någon roll om tredje man skulle känna till att ett sådant avtal finns, hänvisning måste ändå göras.<sup>22</sup>

Då konossementet är tänkt att användas som negotiabelt instrument och således överlåtas vidare är det alltså av stor vikt vilka uppgifter en tilltänkt förvärvare kan finna i dokumentet. Jag skall här, i punktform, närmare undersöka de uppgifter som konossementet enligt 13:46 sjölagen skall innehålla.

Första punkten rör uppgifter om godsets typ, egenskaper och kvantitet. Alla dessa uppgifter härrör från avlastaren och det är därför också denne som styr hur precisa uppgifterna blir. Uppgifterna bör vara detaljerade. Det räcker exempelvis inte att bara beskriva lasten som trälast utan konossementet bör precisera vilken typ av trä det rör sig om.<sup>23</sup> Vill avlastaren få införd en noggrann specifikation över godsets märke, modell eller tekniska egenskaper har han också rätt att få det. För att undvika utrymmeskrävande beskrivningar i konossementet är det dock vanligt att exempelvis hänvisa till en faktura.<sup>24</sup> Vidare skall uppgift om godsets eventuella farliga egenskaper inkluderas samt hur godset är märkt för att skilja det från andra mottagares gods. Det skall dessutom klargöras att det krävs att uppgift införs om godsets kolli- eller stycketal *och* godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt. Detta krav uppställdes inte i gamla sjölagen då det räckte att endera av dessa uppgifter var med. Uppgifterna i första punkten är av stor vikt för en köpare av godset. Det är också dessa uppgifter som blir aktuella då ett brott mot det fingerade vårdansvaret i 13:49 skall bedömas.

---

<sup>22</sup> A prop s. 252

<sup>23</sup> Falkanger m fl s. 326

<sup>24</sup> Grönfors s. 287

Konossementet skall enligt 13:46 andra punkten innehålla uppgift om godset och förpackningens synliga tillstånd. Detta är uppgifter som transportören själv för in i konossementet. Är godset i gott synligt tillstånd brukar just dessa ord införas. Om så inte är fallet måste transportören förtydliga i vilket tillstånd godset var vid mottagandet alternativt lastningen. Detta kommer att beröras närmare när transportörens så kallade upplysningsplikt diskuteras nedan.

Dessutom krävs enligt 13:46 sjölagen att uppgifter om bland annat transportörens och avlastarens namn, mottagaren om denne har angetts av avlastaren, lastnings- och lossningshamn samt tid för godsets utlämnande om sådan avtalats. Antalet exemplar som konossementet utfärdats i, uppgift om fraktens storlek och vem som skall betala den samt eventuella högre ansvarsgränser för transportören och om transportavtalet är underkastat konventionen skall också tas med.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om var och när lastningen avslutades samt fartygets namn och nationalitet. Avslutningsvis skall konossementet givetvis undertecknas, något som kan göras även på mekanisk eller elektronisk väg.

Som nyss nämnts medför inte avsaknaden av någon av dessa uppgifter att dokumentet fräntas dess verkan som konossement. Det är inte heller kopplat något sanktion mot att en eller flera uppgifter utelämnas, annat än vad som kan komma att drabba transportören på grund av uppgiftsansvaret.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Prop. 1993/94:195 s. 255

## 5 Uppgiftsansvaret

Till konossementets funktion som kvitto för att gods av visst slag och mängd har mottagits eller lastats är kopplat ett ansvar för att uppgifterna i konossementet blir riktiga. Detta så kallade uppgiftsansvar är uppdelat i två delar vilka brukar kallas det fingerade vårdansvaret och det rena uppgiftsansvaret. Ibland ser man även namn som det indirekta transportansvaret och det äkta uppgiftsansvaret och andra varianter därav. Jag väljer här att för enkelhetens skull hålla mig till benämningarna det fingerade vårdansvaret och det rena uppgiftsansvaret. Reglerna återfinns idag i 13:49 och 13:50 sjölagen.

Det fingerade vårdansvaret fungerar på så sätt att konossementet genom 13:49 sjölagen gäller som bevis för att godset har mottagits eller lastats så som det har beskrivits däri. Godset presumeras således ha lastats i det skick som konossementet beskriver det och det ansvar som drabbar transportören om så inte är fallet, faller därför under reglerna om dennes vårdansvar.

Det rena uppgiftsansvaret i 13:50 sjölagen är av en annan karaktär. Detta är ett verkligt uppgiftsansvar baserat på vårdslöshet hos transportören. Regeln kräver att transportören i vart fall bort inse att uppgiften var vilseledande för tredje man för att detta ansvar skall uppstå. Transportören har då denna bestämmelse blir tillämplig ingen rätt att begränsa sin ersättningsskyldighet.

### 5.1 Det fingerade vårdansvaret

Som redan nämnts ligger grunden för ett transportavtal ofta i ett köpeavtal. Köpeavtalet reglerar bland annat frågor kring pris och betalning, när risken för godset övergår från säljare till köpare och när godset skall levereras. Dessa bestämmelser påverkar, eller bör i alla fall påverka, transportavtalets utformning.<sup>26</sup> Vid vilken tidpunkt köpet anses fullgjort respektive risken för godset anses ha övergått till köparen beror på den i köpeavtalet valda transportklausulen. En vanlig lösning vid internationella köp är att avlastaren avlämnar godset till transportören som i utbyte utfärdar ett konossement. Konossementet överlämnas sedan, mot betalning, av säljaren till köparen.<sup>27</sup> Köparen lägger alltså ofta godsbeskrivningen och andra uppgifter i ett konossement som grund för sitt köp och betalningen av köpeskillingen. Han förutsätter då att vad som står i konossementet stämmer med verkliga förhållanden.

I syfte att köparen skall kunna lita på godsbeskrivningen och för att på så sätt öka konossementets omsättningsvärde återfinns i 13:49 sjölagen en regel om konossementets bevisverkan.<sup>28</sup> Det är alltså denna regel som gör konossementet till

---

<sup>26</sup> Gorton s. 64

<sup>27</sup> A a s. 71

<sup>28</sup> Prop. 1993/94:195 s. 257

bevis prima facie, och i godtroende förvärvares hand till exklusivt bevis, för att godset mottagits eller lastats så som det beskrivits däri. Bestämmelsen i 13:49 sjölagen är enligt propositionen oförändrad i jämförelse med 1891 års sjölag.<sup>29</sup> I 13:49 tredje stycket första meningen sjölagen har dock ytterligare ett kriterium tillförts i jämförelse med 161 § 1891 års sjölag. Till regeln som gör konossementet till exklusivt bevis i godtroende tredje mans hand har nämligen kriteriet ”i förlitan på att uppgifterna i konossementet är riktiga” tillkommit. Vad detta närmare innebär skall jag diskutera nedan.

Det fingerade vårdansvaret reglerar konossementsuppgifters verkan som bevis för godsets tillstånd, mängd och typ vid godsets mottagande eller lastning. När ett visst parti gods anlänt och lossats i hamn kommer innehavaren av konossementet, då denne mottar godset, att jämföra dess verkliga tillstånd och mängd med uppgifterna i konossementet. Ofta har innehavaren av konossementet betalat en summa pengar för godset i förlitan på att uppgifterna i konossementet stämmer överens med verkligheten. Gör de inte det har innehavaren av konossementet sannolikt därför gjort en ekonomisk förlust. Är godset antingen skadat eller motsvarar det inte den mängd eller kvalitet som framgår av konossementet är det med största sannolikhet också mindre värt för förvärvaren. Godset presumeras därför ha tagits emot eller lastats i den mängd och tillstånd som det har beskrivits i konossementet om inte transportören kan bevisa motsatsen. Ett förbehåll som tagits in i konossementet enligt 13:48 sjölagen fräntar däremot godsbeskrivningen dess bevisverkan. Det är således transportören som har bevisbördan för att godset inte tagits emot så som det beskrivits i konossementet.<sup>30</sup>

När ett konossement har överlåtits till tredje man blir situationen dock en helt annan. I 13:49 tredje stycket sjölagen sägs nämligen att om tredje man löst in konossementet i god tro och i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga är motbevisning enligt första och andra stycket inte tillåten. Konossementet utgör på så sätt exklusivt bevis i tredje mans hand. Så fort konossementet överlåtits till godtroende tredje man förlorar transportören alltså sin rätt att motbevisa uppgifterna i konossementet han utfärdat.

Ett exempel kan här få illustrera regeln. Låt oss säga att 100 säckar kaffe har lastats för transport till Göteborg. I konossementet som utfärdats av befälhavaren och överlämnats till avlastaren beskrivs lasten som 100 säckar kaffe à 100 kg i gott synligt tillstånd. Vid lossning i Göteborgs hamn visar det sig däremot att endast 90 säckar finns ombord och att en brist på 10 säckar därför uppstår vid utlämning av godset. Som utgångspunkt har transportören alltså i detta fall möjlighet att motbevisa godsbeskrivningen i konossementet. Han kan exempelvis hävda att han med avsändaren kommit överens om att trots att en brist förelåg redan vid lastning i konossementet beskriva lasten som fullständig. Låt oss säga att konossementet istället överlåtits till en tredje man som vid förvärvet var i god tro om konossementets innehåll. Mot en sådan förvärvare hade transportören varit förhindrad att föra bevisning mot konossementets innehåll då detta i sådant fall utgör exklusivt bevis.

---

<sup>29</sup> Prop. 1993/94:195 s. 256

<sup>30</sup> Prop. 1993/94:195 s. 256

### 5.1.1 Prima facie bevis

Konossementet utgör alltså prima facie bevis för att lasten mottagits eller lastats som den beskrivits däri. Vad som menas med detta är att, tills motsatsen bevisats, presumeras godset vid mottagandet alternativt lastningen ha varit i det tillstånd och i den mängd som konossementet beskriver det. Följden av dessa regler blir att varje diskrepans mellan godsets beskrivning i konossementet och dess verkliga tillstånd, mängd eller antal vid utlämnandet antas ha uppstått under transportörens vårdperiod.<sup>31</sup> Därav namnet fingerat vårdansvar. I och med dessa bevisregler kan innehavaren av konossementet alltså hålla transportören ansvarig för skador på godset utan hänsyn till om bristen eller skadan verkligen uppstod under transporten. Transportören kan således endast undkomma ansvar genom de regler om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som gäller under dennes vårdperiod. Dessa regler finner man i 13:24-33 sjölagen. Innehavaren av konossementet har dessutom ofta svårt att föra bevis om att godset har skadats ombord. Sådan bevisning är ju oftast endast tillgänglig för transportören. Även detta torde vara en anledning för att bevisbördan, och presumptionen för att godset vid inlastningen var så som det beskrivits i konossementet, har lagts på transportören.

I ett fall då bristen eller felet förelåg redan då transportören mottog godset, men rent konossement ändå utfärdats, blir det omöjligt för transportören att exculpera sig enligt reglerna om ansvarsfrihet. Transportören kan ju omöjligen presentera bevis som skulle kunna befria honom från ansvar, om till exempel fel vid handhavandet av fartyget enligt 13:26 sjölagen, då skadan ju förelåg redan innan resans början och något sådant fel aldrig har uppstått.<sup>32</sup> Transportören kan i ett sådant läge endast förlita sig på reglerna om ansvarsbegränsning i 13:30-31 och om skadeståndsberäkning i 13:29 sjölagen.<sup>33</sup>

I ett fall från Svea Hovrätt, ND 1988.35, gjorde domstolen just en sådan bedömning. Godset som skeppades i förseglade containers ansågs, i den del de också kom fram till mottagaren med obrutna förseglingar, inte ha tagits ombord fartygen över huvud taget. Bristen ansågs istället ha uppstått på grund av kortskeppning. Rederierna kunde därmed inte freda sig ens med hjälp av reglerna i 118 § 1891 års sjölag, genom att visa att varken fel eller försummelse på rederiernas sida orsakat eller medverkat till förlust av lastat gods. Detta av den anledningen att godset ansågs aldrig ha tagits ombord överhuvudtaget. Istället fingerades enligt 161 § 1891 års sjölag, nuvarande 13:49 sjölagen, att godset tagits ombord på det vis som konossementen utvisat. Detta fingerade transportansvar medförde således att rederierna indirekt hölls ansvariga för oriktiga uppgifter i konossementet.

---

<sup>31</sup> Falkanger m fl s. 334

<sup>32</sup> Selvig s. 116

<sup>33</sup> Falkanger m fl s. 335

### 5.1.2 När konossementet överlåtits – exklusivt bevis

Transportörens rätt att motbevisa uppgifterna i konossementet är, som sagt, dock beroende av vem som är innehavare av detsamma. Endast mot avsändaren eller annan till vilken konossementet utfärdats, eller mot en tredje man som då han förvärvade konossementet var i ond tro avseende uppgifterna i konossementet får motbevisning föras. Har konossementet överlåtits till en godtroende förvärvare mister transportören sin rätt att motbevisa uppgifterna däri. Konossementet blir då exklusivt bevis i innehavarens hand för att de uppgifter om godset som finns upptagna däri stämmer. Denna regel finner man i 13:49 tredje stycket första meningen sjölagen vilken lyder; "[o]m tredje man i god tro har löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten". För att transportören skall vara förhindrad att motbevisa uppgifterna i konossementet ställs alltså ett krav på att innehavaren var i god tro vid förvärvet samt att han löst in det i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga. Syftet med regeln sägs i propositionen vara att stärka konossementets omsättningsvärde.<sup>34</sup>

Vad avses då med kriteriet att förvärvaren skall ha förlitat sig på att uppgifterna i konossementet varit riktiga för att transportören skall mista sin rätt att motbevisa desamma? Denna konstruktion bygger på de angloamerikanska principerna om estoppel. I korthet innebär dessa att den som lämnat uppgifter till någon annan som i god tro har ändrat sin position<sup>35</sup> inte får föra bevisning om att uppgifterna han lämnat var felaktiga.<sup>36</sup> Det torde krävas att det rör sig om en positiv uppgift, i förlitan på vilken den senare har agerat till sitt förfång.<sup>37</sup> Enligt engelska common law gäller dessutom att uppgiftslämnaren åtminstone kunnat förvänta sig att annan förlitar sig på uppgiften i fråga.<sup>38</sup> Så torde ju oftast vara fallet då man har att göra med konossement. Den handling som avses med att ha ändrat sin position torde vara den ekonomiska förändring som förvärvet av konossementet innebär. Man skall sålunda bortse från alla försök att motbevisa en godsuppgift då förvärvaren har agerat i förlitan på att uppgiften var riktig.

Hur fastställer man då om förvärvaren har förlitat sig på uppgiften i den mening som lagen föreskriver? I rättsfallet NJA 1949 s 449 I sade domstolen i sin dom att "då oljeslageriet [innehavaren av konossementet] inlöst konossementen i enlighet med de däri intagna kvantitetsuppgifterna, får detta antagas hava skett i förlitande på riktigheten av dessa uppgifter". Det tycks alltså krävas någon form av handling grundad på att uppgifterna i konossementet är riktiga för att ifrågasvarande kriterium skall anses vara uppfyllt. Konossementsinnehavaren skall så att säga ha försatt sig i en annorlunda position, troligen ekonomisk, än den han var i innan han löste in konossementet.

Detta framgår än tydligare om man jämför med det sätt som motsvarande regel kommit till uttryck i Hamburgreglernas artikel 16:3 (b). Transportören är enligt denna regel förhindrad att motbevisa en uppgift när förvärvaren av konossementet "has acted in reliance on the description of the goods therein". I Hamburgreglerna

---

<sup>34</sup> Prop. 1993/94:195 s. 257

<sup>35</sup> Eng. has changed his position

<sup>36</sup> Hellner s. 164

<sup>37</sup> Selvig s. 130

<sup>38</sup> Scrutton s. 112

framgår det alltså tydligare att det krävs ett agerande baserat på konossementsuppgifterna för att regeln skall bli tillämplig.

I förarbetena till den norska sjölagen ges ytterligare exempel på situationer då motsvarande regel blir tillämplig. Regeln sägs där vara avsedd att tillämpas på situationer då konossementet används som negotiabelt instrument i internationell handel. Vidare hävdas att tredje man måste ha betalat köpeskillingen i utbyte mot konossementet eller på något annat sätt förlitat sig på innehållet för att regeln skall bli tillämplig. I fall där gods flyttas mellan två företag inom samma koncern eller då mottagaren har fått kredit på köpesumman anses mottagaren som innehavare av konossementet inte ha agerat i förlitan på uppgifternas riktighet.<sup>39</sup>

Kan det däremot visas att uppgifterna i konossementet inte varit av avgörande betydelse för innehavaren torde bestämmelsen i 13:49 tredje stycket sjölagen alltså inte bli tillämplig och transportören får då försöka motbevisa dessa. Detta framgår bland annat av ett rättsfall från den danska Sø- og Handelsretten, ND 1995.121. I detta fall som rörde då gällande 161 § första stycket och 118 § i 1891 års sjölag gällde frågan om bortfraktaren kunde hållas ansvarig för en förorening av ett parti svavelsyra som transporterats ombord ett tankskepp. Inga förbehåll hade intagits i konossementet och fråga var om bestämmelsen i 161 § första stycket 1891 års sjölag avskar bortfraktaren från dess möjlighet att motbevisa att godset mottagits i det tillstånd som konossementet utvisade. Såvida möjligheten till motbevisning inte var avskuren var fråga om bortfraktaren hade bevisat att skadan inte berott på fel eller försummelse från skeppets sida, dåvarande 118 § 1891 års sjölag. Rätten fann att 161 § första stycket 1891 års sjölag inte var tillämplig vid ett fall som detta, då konossementets angivelser inte varit bestämmande för lastmottagarens handlingar. Domstolen förklarar inte närmare hur man kommer fram till detta resultat. Det torde dock ha varit på grund av att mottagaren vid i alla fall två tidigare tillfällen accepterat last som levererats under konossement vari förbehåll tagits in som utvisat att skador liknande de i förevarande fall upptäckts.

### **5.1.3 Uppgiftsansvar eller vårdansvar?**

Eftersom denna regel fingerar ett vårdansvar för transportören kan det bli svårt att avgöra när ett fall är att bedöma enligt 13:49 sjölagen och när det skall bedömas direkt enligt reglerna om transportörens vårdansvar. När är det de facto ett ansvar enligt regeln om konossementets bevisverkan som föreligger och när har man att göra med ett direkt vårdansvar? Svaret är egentligen ganska enkelt. Endast i fall då det råder tvivel kring vad eller hur mycket som lastats eller då man vet att en mindre mängd än vad som upptagits i konossementet har lastats tillämpar man reglerna om uppgiftsansvar. Vet man däremot om att den last som upptagits i konossementet verkligen har lastats och visar det sig ändå en brist vid lossningen tillämpas transportansvarsreglerna direkt. Detta framgår av rättsfallet NJA 1971 s 249.

---

<sup>39</sup> Falkanger m fl s. 334 (NOU 1993:36 s. 48)

### 5.1.4 Vad ersätts?

Skadeståndsberäkning och ansvarsbegränsning görs, då transportören blir ansvarig enligt det fingerade vårdansvaret, enligt reglerna om sakskada i sjölagens 13:e kapitel.<sup>40</sup>

## 5.2 Det rena uppgiftsansvaret

Då mottagaren får ersättning för skada eller manko enligt det fingerade vårdansvaret beräknas ersättningen efter marknadsvärdet på bestämmelseorten och transportören kan begränsa sitt ansvar enligt reglerna om kolli- eller viktbegränsning.<sup>41</sup> Den ersättning som mottagaren får enligt dessa regler torde dock i många fall inte täcka hans förlust på grund av manko eller skada på godset. Då mankot eller skadorna är stora är ofta endast en hävning av köpet och en återbetalning av köpesumman acceptabelt ur mottagarens synvinkel.<sup>42</sup> I 13:50 första stycket sjölagen finns av dessa anledningar en regel som bygger på culpa och kompletterar det fingerade transportansvaret som diskuterats ovan.<sup>43</sup> Bestämmelsen infördes i och med 1973 års lagändring.<sup>44</sup> Som vi kommer att se kan i vissa fall det fingerade vårdansvaret och det rena uppgiftsansvaret bli tillämpliga samtidigt. Vad som då gäller diskuteras nedan.

Transportören kan enligt denna regel bli obegränsat ansvarig för skada som drabbat tredje man som förlitat sig på uppgifter i ett konossement. Regeln i 13:50 första stycket sjölagen kallas transportörens rena uppgiftsansvar. Detta innebär att om tredje man lider skada genom att lösa in ett konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga får transportören inte begränsa sitt ansvar enligt reglerna i kapitel tretton. Detta gäller dock endast under förutsättning att transportören insåg eller borde ha insett att uppgift i konossementet var vilseledande för tredje man. Av regelns ordalydelse framgår också att den omfattar alla uppgifter i konossementet, inte endast godsuppgifterna. Därför kan de uppgifter som avses i förevarande regel vara såväl sådana som avses i 13:49 sjölagen, som godsets tillstånd och mängd, men även uppgifter om exempelvis konossementets datering eller lastningshamn.<sup>45</sup>

Regeln skyddar tredje man som i förlitan på uppgifterna löst in konossementet. Vad kriteriet ”i förlitan på uppgifternas riktighet” innebär har diskuterats närmare i kapitel 5.1.2 ovan.

Sådan tredje man som skyddas kan exempelvis vara en köpare som förvärvat godset under transportens gång i utbyte mot konossementet eller en bank som tagit konossementet som säkerhet för ett lån som givits i syfte att finansiera köpet av godset.<sup>46</sup>

---

<sup>40</sup> Hellner s. 164

<sup>41</sup> Selvig s. 154

<sup>42</sup> A a s. 154

<sup>43</sup> SOU 1990:13 s. 165

<sup>44</sup> Grönfors s. 308

<sup>45</sup> Hellner s. 165

<sup>46</sup> Falkanger m fl s. 336

### 5.2.1 Transportörens insikt

Som nyss nämnts krävs för att regeln i 13:50 första stycket sjölagen skall bli tillämplig att transportören insett eller borde ha insett att uppgifterna varit vilseledande för tredje man. För att transportören skall kunna hållas ansvarig krävs därför att han förstått eller borde ha förstått dels att uppgiften sakligt sett var felaktig och dels att informationen sannolikt skulle vara vilseledande för en tredje man som överväger att lösa in konossementet.<sup>47</sup> Selvig hävdar att transportören ansvarar, enligt 162 § 1891 års sjölag, endast då man kan anta att han måste ha känt till att konossementet innehållit oriktiga upplysningar av betydelse för tredje man och att han därför borde ha insett att konossementet var vilseledande för honom.<sup>48</sup> Detsamma måste gälla även enligt nu gällande 13:50 första stycket sjölagen. Konsekvensen av detta måste vara att transportören inte kan bli ersättningsskyldig enligt denna regel då han endast har brutit i sin undersökningsplikt och därför av oaktsamhet inte upptäckt att en uppgift var oriktig.<sup>49</sup> Det rena uppgiftsansvaret torde därför endast omfatta vårdslöst handlande från transportörens sida.<sup>50</sup> Exempelvis antedatering av ett konossement torde med andra ord alltid omfattas av denna regel. Detta då transportören alltid i alla fall bort inse att sådan uppgift är felaktig och att den därför kan vara vilseledande för tredje man.

### 5.2.2 Vad ersätts?

Denna ansvarsregel ses inte som ett vårdansvar varför inte heller ansvarsbegränsningsreglerna i kapitel 13 är tillämpliga då transportören brutit mot 13:50 sjölagen.<sup>51</sup> Detta har förtydligats genom införandet av paragrafens andra mening. Där föreskrivs att då regeln om rent uppgiftsansvar är tillämplig har transportören inte rätt att begränsa sitt ansvar enligt trettonde kapitlet. Betyder detta att transportören ändå har rätt att begränsa sitt ansvar enligt de globala reglerna om ansvarsbegränsning i sjölagens nionde kapitel? Ordalydelsen i 13:50 första stycket sjölagen, som säger att ansvarsbegränsning enligt detta kapitel, alltså det trettonde, inte är tillåten skulle motsatsvis kunna tolkas som att kapitel nio skulle kunna tillämpas. Vid en närmare läsning av reglerna i kapitel nio förstår man dock att så inte är fallet. Av 9:2 stycke 1 punkt 1 sjölagen framgår nämligen att för sakskada föreligger rätt till ansvarsbegränsning endast om skadan uppkommit ombord på fartyget, eller i samband med fartygets drift eller bärgning. Då ansvar enligt 13:50 sjölagen görs gällande blir det tämligen uppenbart att kapitel 9 inte kan bli tillämpligt då godset i ett sådant fall inte har skadats ombord på fartyget. För att transportören överhuvudtaget skall ha kunnat inse att en uppgift i konossementet var vilseledande måste ju bristen eller skadan ha förelegat redan innan lastning skett. Vidare torde transportören alltid vara medveten om felaktiga uppgifter rörande konossementets datering och liknande.

---

<sup>47</sup> A st

<sup>48</sup> Selvig s. 158

<sup>49</sup> A a s. 156

<sup>50</sup> A a s. 157

<sup>51</sup> Prop. 1973:137 s. 129

Transportörens ansvar vid brott mot 13:50 sjölagen kan alltså inte begränsas utan full ersättning skall utgå. Vad som ersätts skall bedömas med utgångspunkt i det så kallade negativa kontraktsintresset.<sup>52</sup> Ersättning skall således inte utgå till ett belopp som om transporten utförts kontraktsenligt. Detta kallas ju för det positiva kontraktsintresset. Istället utgår ersättning så att den skadedrabbade försätts i samma position som han skulle ha varit om något avtal aldrig ingåtts.<sup>53</sup> Med andra ord i den position han hade varit om han låtit bli att lösa in konossementet helt och hållet.

### **5.2.3 Fingerat vårdansvar eller rent uppgiftsansvar?**

Eftersom 13:50 första stycket sjölagen är tillämplig avseende alla uppgifter som förekommer i ett konossement kommer denna regel i vissa fall att bli tillämplig samtidigt som regeln om fingerat transportansvar i 13:49 sjölagen kan tillämpas. Som exempel kan tas om en transportör lastar ett större parti stål och uppger godsets vikt, som han erhållit av avlastaren, i konossementet. När han efter lastning kontrollerar fartygets djupgående och då fastställer att detta var ganska litet borde han inse att godsets vikt kanske inte stämmer utan att den troligen är lägre än vad avlastaren uppgett. Underlåter transportören i ett sådant fall att reservera sig för avlastarens uppgift kan han bli ansvarig både enligt 13:49 och 13:50 sjölagen. I en situation som den nu beskrivna kan den skadedrabbade själv välja vilken regel han önskar tillämpa.<sup>54</sup> Att tillämpa 13:50 framför 13:49 kan ju i många fall vara fördelaktigt då transportören i ett sådant läge blir obegränsat ansvarig.

## **5.3 Uppgiftsansvaret i angloamerikansk rätt**

Utgångspunkten i angloamerikansk rätt är, precis som i skandinavisk rätt, prima-facie bevisregeln från Haag-Visbyreglerna. Haag-Visbyreglerna tillämpas nämligen direkt i England genom Carriage of goods by sea act (Cogsa) 1971. Denna regel kompletteras av både lagfästa och icke lagfästa regler som bland annat ålägger transportören ett fingerat vårdansvar för oriktiga uppgifter.<sup>55</sup>

Enligt Haag-Visbyreglernas artikel 3:4 utgör konossementet bevis prima facie för att transportören mottagit gods så som det beskrivits däri. Enligt samma regel utgör konossementet exklusivt bevis avseende beskrivningen av godset däri då det överlåtits till godtroende tredje man.

Transportören har i ett sådant fall rätt att begränsa sitt ansvar enligt reglerna i konventionens artikel 4. De engelska reglerna överensstämmer alltså så långt med de svenska reglerna om fingerat vårdansvar bortsett från att själva ansvarsfrihets- och

---

<sup>52</sup> A st

<sup>53</sup> Hellner s. 207

<sup>54</sup> Falkanger m fl s. 337

<sup>55</sup> Selvig s. 128

ansvarsbegränsningsreglerna enligt Haag-Visby på vissa punkter skiljer sig från svensk rätt. Detta avser jag dock inte behandla här.

Enligt Haag-Visbyreglernas artikel 10 i bilagan till Cogsa 1971, tillämpas dessa då transporten utförs mellan två hamnar i olika stater om, konossementet är utfärdat i en konventionsstat eller, transporten utgår från en hamn i en konventionsstat, eller då man avtalsvis beslutat tillämpa dessa regler.

Varken Haag-Visbyreglerna eller Hamburgreglerna innehåller däremot några regler som motsvarar den svenska sjölagens bestämmelser om rent uppgiftsansvar. Om ett sådant ansvar för vilseledande uppgifter i konossement kan göras gällande i exempelvis England torde framgå av allmänna rättsgrundsatser eller annan lagstiftning där.

## 6 Transportörens undersökningsplikt

En regel som har nära anknytning till reglerna om transportörens uppgiftsansvar, främst det så kallade fingerade vårdansvaret, är den om transportörens undersökningsplikt. Uppgiftsansvaret är i praktiken regler om konossementets bevisverkan. Värde av dessa regler är som vi kommer att se dock beroende av undersökningsplikten och vilken omfattning denna ges. Selvig har uttryckt detta som att: "undersökningsplikten innehåll bestämmer konossementets bevisvärde".<sup>56</sup> Vad Selvig måste mena är att om transportören inte vore skyldig att kontrollera en uppgifts riktighet skulle avlastaren kunna föra in i stort sett vilka uppgifter som helst i konossementet. Givetvis skulle konossementets bevisvärde då inte vara särskilt stort. Vid en genomgång av rättsfall på området finner man att undersökningsplikten omfattning och skyldigheten att i vissa fall göra förbehåll på sätt och vis blir den fundamentala delen i det så kallade uppgiftsansvaret. Vad som ofta blir föremål för prövning är nämligen om transportören har uppfyllt sin undersökningsplikt och om han därför får åberopa eventuella förbehåll gentemot innehavaren av konossementet. Det är nämligen inte knutet några sanktioner till reglerna om transportörens undersökningsplikt annat än vad som kan uppstå genom att uppgiftsansvaret tillämpas.<sup>57</sup> Eftersom uppgiftsansvaret utgörs av regler om konossementets bevisverkan blir undersökningsplikten omfattning som vi skall se alltså avgörande för vilket värde konossementets innehåll kan ges.

Först skall jag diskutera undersökningsplikten omfattning. Denna kommer till uttryck i 13:48 första meningen sjölagen där det sägs att transportören i skälig omfattning skall undersöka om de uppgifter om godset som enligt 13:46 första stycket punkt 1 sjölagen tas in i konossementet är riktiga.

Därefter kommer jag att diskutera i vilken mån transportören är skyldig att göra förbehåll för uppgifter som han tar in i konossementet. Avslutningsvis tänker jag titta närmare på hur dessa förbehåll får utformas.

### 6.1 Undersökningsplikten omfattning

Enligt 13:48 sjölagen skall transportören undersöka att de uppgifter som tas in i konossementet enligt 13:46 första stycket punkt 1 sjölagen är riktiga. Vad som avses är alltså uppgifter, lämnade av avlastaren vid avlastning, rörande godsets art, mängd eller vikt, antal kollin och märkning. Dessa uppgifter och dess innehåll har behandlats i mer detalj ovan i kapitel 4.3. Det är inte fråga om uppgifter kring godsets eller förpackningens tillstånd då detta är något som transportören själv för in i konossementet, utan uppgifter som härrör från avlastaren. Tillvägagångssättet är nämligen ofta det att avlastaren vid avlastning överlämnar ett konossement med de

---

<sup>56</sup> Selvig s. 148

<sup>57</sup> Prop. 1993/94:195 s. 255

uppgifter han vill ha med om godset till transportören varvid denne fyller i resterande uppgifter, skriver under och överlämnar konossementet till avlastaren.<sup>58</sup>

Utgångspunkten är alltså att transportören skall kontrollera om avlastarens uppgifter om godset stämmer med verkligheten. Denna undersökningsplikt är dock inte obegränsad utan skall, som det uttrycks i lagregeln, utföras i skälig omfattning. Har transportören skälig anledning att betvivla avlastarens uppgifter eller har han inte haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten av en uppgift skall han istället reservera sig för uppgiftens riktighet.

Innan jag går vidare i min beskrivning av undersökningsplikten bör jag klargöra att denna endast gäller i förhållande till tredje man. Så länge konossementet innehas av avlastaren får ju transportören alltid visa att konossementsuppgifterna är oriktiga, till exempel att antalet kollar som faktiskt mottagits är mindre än vad konossementet utvisar. Innehas konossementet av avlastaren är ju transportören fri från ansvarighet oavsett om förbehåll har tagits eller ej om han kan visa att konossementsuppgifterna är oriktiga.<sup>59</sup>

Efter denna korta beskrivning av bestämmelsen avser jag att närmare undersöka i vilken omfattning transportören är skyldig att undersöka de uppgifter som han på avlastarens begäran tar in i konossementet. Uttryckt på ett annat sätt vill jag ta reda på vad som menas med skälig omfattning i denna bestämmelse. Man kan också fråga sig om möjligheten att göra förbehåll för en uppgift är en rätt som transportören har eller om det rent av är en skyldighet. Som lagtexten är författad ges intrycket att möjligheten att reservera sig mot en godsuppgift är en skyldighet för transportören då han har skälig anledning att betvivla uppgiftens riktighet eller inte haft rimlig möjlighet att undersöka den. Utifrån denna fråga kan man sedan ställa flera följdfrågor. Vad förväntas en transportör kunna upptäcka och vad gäller då godset är förpackat i lådor eller containers vars innehåll transportören kanske inte kan eller ens får undersöka är två exempel på sådana vidare frågeställningar.

### **6.1.1 Undersökningen av godsets packning, 13:6**

Transportörens allmänna undersökningsplikt vid transport av styckegods beskrivs i 13:6 sjölagen. Denna bestämmelse är tillämplig vid all transport av styckegods och inte endast när transporten utförs under ett konossement. Transportören skall enligt denna bestämmelse i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller annan egendom. Den behandlar alltså transportörens skyldighet att kontrollera godsets packning och stuvning vid styckegodstransport. Detta innebär bland annat att godset skall vara förpackat på ett sådant sätt att det lämpar sig för transport till sjöss med de speciella förutsättningar som då kan råda, exempelvis fukt och att skeppet kommer i gungning.<sup>60</sup> Även enligt denna bestämmelse skall transportörens undersökning utföras i skälig omfattning. Frågan vad skälig omfattning egentligen innebär uppstår alltså även här.

---

<sup>58</sup> Grönfors s. 288

<sup>59</sup> Prop. 1973:137 s. 127

<sup>60</sup> SOU 1990:13 s. 128

I propositionen till svenska sjölagen behandlas flera intressanta frågor kring transportörens undersökning av packningen. Däri framgår att bestämmelsen i 13:6 första stycket sjölagen "anger transportörens allmänna skyldighet att undersöka om godset har förpackats på ett tillfredsställande sätt". Vidare sägs att vad skälig omfattning skall anses vara är något som får avgöras från fall till fall. Än mer intressant är kanske att man i propositionen klart uttalar sig om vad undersökningsplikten avseende förpackningen innebär. Nämligen att det yttre emballaget skall avsynas och kontrolleras och detta gäller såväl för enskilda godsenheter, exempelvis lådor och pallar, som för containrar och trailers. En undersökning av förpackningens yttre tillstånd skall alltså alltid genomföras. Endast ifall denna ytliga undersökning ger indikationer på inre skador eller ifall transportören på grund av tidigare erfarenheter med avlastaren ifråga har anledning att misstänka brister skall en noggrannare undersökning göras.<sup>61</sup> Normalt har transportören däremot ingen skyldighet att undersöka en container eller liknande transportanordning invändigt. Detta framgår uttryckligen av 13:6 första stycket andra meningen.

Regelns tillkomst föranleddes av rättsfallet Tor Mercia, NJA 1977 s 49. I detta rättsfall ålades transportören en sträng undersökningsplikt vad gällde den inre stuvningen av en trailer. Under en sjötransport kom lasten ombord på en trailer i rörelse och föll till slut mot en annan trailer och skadade lasten på denna. Transporten utfördes under hårt väder och fartyget var utsatt för svår rullning och sättning. HD fastställde i sin dom att transportören ansvarar för att lasten stuvas på ett betryggande sätt. Vidare ansvarar han enligt HD för att stuvningen och packningen inom de enskilda lastenheterna, i det här fallet trailern, sker på ett sätt "som innebär erforderlig säkerhet med hänsyn till riskerna under sjötransporten". Det åligger sålunda, enligt detta rättsfall, transportören att kontrollera att en transportenhets inre stuvning och packning är gjord på ett korrekt sätt. Vidare ansåg domstolen att då det tidigare uppstått skador på last från de avlastare som i detta fall varit inblandade, borde transportören närmare ha undersökt om den inre stuvningen av trailern skett på ett lämpligt sätt.

I nya sjölagen har man i 13:6 lagfäst den regel som Tor Mercia fallet gav upphov till. Endast om det finns anledning att misstänka att packningen eller stuvningen av transportenheten är bristfällig är transportören skyldig att närmare undersöka densamma invändigt. Exempel på när anledning att misstänka sådan brist torde föreligga är då transportenheten har yttre skador eller avlastaren i fråga tidigare har avlämnat enheter med sådana brister. Av propositionen till denna regel framgår att man med denna avsett inskränka den regel som uppstod genom fallet Tor Mercia.<sup>62</sup> Vad man gjort är dock endast att lagfästa den regel som detta rättsfall skapat.<sup>63</sup> Redan i detta rättsfall slås ju fast att då man tidigare haft problem med last från en viss avlastare föranleder detta att en noggrannare undersökning bör göras.

Genom införandet av bestämmelsen i 13:6 andra meningen sjölagen har lagstiftaren alltså slagit fast att endast då särskild anledning förekommer att misstänka brister av något slag behöver transportören närmare undersöka godset. Exempel på när sådan

---

<sup>61</sup> Prop. 1993/94:195 s. 217

<sup>62</sup> A st.

<sup>63</sup> Tiberg SvJT 1995 s. 332

misstanke kan föreligga är som nämnts yttre skador på förpackningen som kan indikera att även godset inuti förpackningen kan vara skadat. Brister som kan föranleda sådan misstanke är dock inte endast skador på förpackningen utan kan också ta sig uttryck i dålig stuvning eller säkring av godset. Sådana brister kan visa sig exempelvis genom att en container när den flyttas har tendens att tippa.<sup>64</sup> Som utgångspunkt behöver transportören dock, vid mottagande av en färdiglastad transportenhet, däremot inte kontrollera denna invändigt.

Det kan därmed inledningsvis konstateras att transportören har en grundläggande undersökningsplikt avseende godsets förpackning och sättet varpå det stuvats och säkrats. Denna undersökningsplikt är dock inte kopplad till uppgifterna i ett konossement men kan ändå ge en viss ledning i hur reglerna om transportörens skyldighet att undersöka riktigheten i avlastarens lastuppgifter skall tolkas. Reglernas utformning liknar varandra och som vi kommer att se har de även tolkats på liknande sätt. Med detta som bakgrund skall vi nu titta närmare på omfattningen av transportörens skyldighet att undersöka riktigheten av godsuppgifter lämnade av avlastaren när transporten utförs under ett konossement.

### **6.1.2 Undersökningspliktens omfattning enligt 13:48**

De uppgifter som lämnas av avlastaren och vars riktighet transportören enligt 13:48 sjölagen måste undersöka återfinns i 13:46 första stycket första punkten sjölagen. Dessa uppgifter beskrevs närmare i kapitel 4.3 och omfattar i korthet godsets typ och märkning, dess kolli- eller stycketal samt vikt eller mängd.

Den typ av information som tas upp i 13:46 första stycket första punkten sjölagen skall som framgår av paragrafens lydelse lämnas av avlastaren. Transportören kan däremot inte föra in avlastarens uppgifter i konossementet utan att först kontrollera dess riktighet. Som vi har sett ovan, då uppgiftsansvaret behandlades, är det ju i första hand transportören som i egenskap av utfärdare svarar för dess innehåll.

Hur omfattande är då denna undersökningsplikt? Går det att ge några fingervisningar om i vilka situationer en transportör inte anses vara skyldig att närmare kontrollera om avlastarens uppgifter stämmer? I begreppet skälig omfattning ligger ju att transportören inte kan förväntas kontrollera alla uppgifter i alla situationer. Det kan exempelvis vara omöjligt på grund av väderförhållanden eller tidsbrist att ge en exakt beskrivning av godset eller att göra en precis räkning av dess mängd. Transportören torde ju som uttrycket antyder, då försvärande omständigheter föreligger, kunna hänvisa till att han i vart fall genomfört en undersökning i under omständigheterna skälig omfattning. Av 13:48 andra meningen sjölagen framgår dock att transportören i ett sådant läge skall göra förbehåll som visar varför han inte kunnat uppfylla sin undersökningsplikt. Dessa förbehåll diskuteras mer utförligt nedan. Först ämnar jag dock med hjälp av ett par äldre rättsfall undersöka hur omfattande undersökningsplikten ansetts vara under olika omständigheter.

---

<sup>64</sup> A prop s. 218

I rättsfallet NJA 1949 s 449 I (ND 1949.719) ställdes kraven på transportörens undersökning mycket högt. Efter en transport av säckar med linfrö från Istanbul till Göteborg visade det sig att mängden gods som lossats inte stämde överens med uppgifterna i det för transporten utfärdade konossementet. Förhållandet mellan parterna utgjordes här av flera resor under flera olika konossement. Transportören hade reserverat sig för uppgiften om antalet säckar genom att dessförinnan införa ett förbehåll av typen "said to be". Detta förbehåll innebär att transportören påvisar att uppgiften härrör från avlastaren och att ha inte kontrollerat den själv. Lastningen gick till på så sätt att säckarna lastades från kaj till prämar som förde godset ut till fartygen som låg för ankar utanför hamnen. Säckarna hissades sedan över relingen och ner i lastrummen. Vid varje lastlucka räknades säckarna dels av en man från fartyget och dels av en man anlitad av mottagaren. Vid lossningen i Göteborg räknades och vägdes lasten igen. Lastningen ägde rum under svåra förhållanden, då den skedde delvis under natten och under regn samt i besvärande sjögång, samtidigt som det på grund av olika omständigheter förelåg anhopning och brådska i hamnen. Både väderleksförhållandena samt lastningsproceduren ter sig alltså ha varit tämligen svåra i detta fall. Högsta domstolen medger visserligen att lastningen skett under, som man uttrycker det, "i viss mån ogynnsamma förhållanden". Förhållandena har dock, enligt HD, inte varit så svåra att transportören inte kunnat kontrollera antalet säckar som lastats. Av denna anledning kunde transportören inte åberopa det i konossementet intagna förbehållet. Fortsättningsvis sägs att felräkningarna varit av en sådan omfattning att de trots de svåra förhållandena vid lastningen måste ha uppstått på grund av att fartygens tallymän inte iakttagit tillbörlig omsorg. Förbehållets giltighet sattes här alltså i ett beroendeförhållande till huruvida undersökningsplikten utförts i tillräcklig omfattning. I rättsfallet uttalar sig högsta domstolen sålunda inte om förbehållets giltighet i sig utan slår istället fast att då transportören faktiskt har haft rimlig möjlighet att undersöka godset skall han inte kunna undkomma denna skyldighet genom att införa ett förbehåll.

Man kan i detta fall se att relativt svåra väderförhållanden samt att man tvingats lasta i mörker inte medförde att transportören kunde åberopa ett förbehåll av typen "said to be". Man kan därför fråga sig hur svåra förhållandena måste vara för att transportören skall anses inte kunna utföra sin undersökning i rimlig omfattning. Att döma av detta rättsfall torde det vara på gränsen till då en lastning inte kan genomföras över huvud taget. Det är svårt att säga om en domstol skulle komma till samma slutsats idag.

Omfattningen i vilken transportören skall undersöka de uppgifter om godset som tas in i konossementet sattes som vi sett i NJA 1949 s 449 mycket högt. Rättsfallet har också kritiserats av just den anledningen. Grönfors hävdar till exempel att en mer realistisk bedömning måste eftersträvas för att undersökningsplikten inte skall bli alltför betungande.<sup>65</sup>

Ett rättsfall där en måhända mer rimlig bedömning gjordes är ND 1954.736. Lastning skedde i detta fall under mycket högt tempo och delvis i mörker. Detta på grund av rädsla för att floden vid lastningshamnen skulle frysa igen. Förhållandena ansågs i detta fall vara så svåra att transportören, då denne infört ett förbehåll av typen "quantity unknown", inte kunde hållas ansvarig för manko som uppstått i förhållande till uppgifterna i konossementet. Under de förhållanden som i detta fall förelåg

---

<sup>65</sup> Grönfors s. 290

ansågs transportören alltså inte rimligen ha kunnat undersöka riktigheten av avlastarens uppgifter. Förbehållet godkändes därför.

Det är givetvis svårt att jämföra förutsättningarna i ND 1954.736 med vad som gällde i NJA 1949 s 449. Man torde ändå klart kunna säga att det är mycket svårt att avgöra när lastningsförhållandena är så pass svåra att transportören inte kan anses kunna kontrollera avlastarens uppgifter i skälig omfattning. Detta torde få bedömas utifrån förutsättningarna i varje enskilt fall. Några riktlinjer är också därför svåra att ge.

### **6.1.3 Kontrollen av godsets mängd och typ**

Ovan diskuterades att transportören, vid en undersökning av godset förpackning enligt 13:6, som utgångspunkt inte har någon skyldighet att undersöka innehållet i exempelvis en trailer eller container. Man kan då fråga sig om en sådan undersökningsplikt kan tänkas föreligga enligt 13:48 sjölagen. En av de uppgifter som transportören skall kontrollera enligt denna bestämmelse är godsets typ och mängd. Vid styckegodstransport, då godset ofta transporteras förpackat i lådor eller containrar och således ofta är dolt för transportören uppstår för denne en svårighet i att bedöma om uppgiften kan föras in i konossementet utan att förbehåll görs. Transportören skulle i ett sådant läge, för att skydda sig, kunna ta in ett mer generellt förbehåll i stil med: "one container said to contain..." eller "...enligt avlastarens uppgift". Sådana förbehåll kan dock komma att påverka konossementets omsättningsbarhet. Fråga uppkommer därmed om i vilken utsträckning transportören kan anses vara skyldig att kontrollera avlastarens uppgift om gods förpackat i en sluten transportenhet.

Grönfors hävdar att för att transportören skall anses vara skyldig att öppna exempelvis en container och närmare undersöka dess innehåll måste det föreligga något särskilt skäl för honom att göra så.<sup>66</sup> Sådana skäl kan enligt Grönfors vara yttre skador på containern eller att containern har en tendens att tippa då den lyfts, vilket kan tyda på felaktig stuvning. De skäl som Grönfors här tar upp är alltså desamma som ovan nämnts då 13:6 diskuterades. Transportören torde alltså inte ha någon skyldighet att kontrollera en uppgifts riktighet när godset anländer i en sluten transportenhet såvida inga yttre omständigheter eller tidigare erfarenheter föranleder en sådan undersökning. Vad som i första hand verkar diskuteras här är dock en kontroll av godsets tillstånd eller skick. Yttre skador på en container är ju knappast en indikation på att godsets antal eller vikt inte stämmer. En kontroll av godsets tillstånd är inte heller något som numer omfattas av undersökningsplikten av avlastarens uppgifter enligt 13:48 sjölagen utan något som transportören för in i konossementet baserat på hans egna observationer. Att hävda att yttre skador på en container skulle föranleda anledning att närmare kontrollera godsets mängd verkar något långsökt. Avsikten med en sådan närmare undersökning måste ju i det läget vara att kontrollera godsets tillstånd.

Säkerligen är just de svårigheter transportören har att bedöma när han har anledning att kontrollera om mängden gods som avlastaren uppgivit stämmer, i alla fall delvis anledningen till att han i 13:48 andra meningen sjölagen givits möjlighet att göra

---

<sup>66</sup> A st

förbehåll mot avlastarens uppgifter. Transportören skall, enligt nyss nämnda bestämmelse, göra sådant förbehåll om han har skälig anledning betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten. Grönfors skriver att ”i den moderna trafiken med avlämnande av hela containers i låst skick skulle det allvarligt störa godsflödet, om transportören skulle öppna varje container för kontrollräkning av innehållet...”.<sup>67</sup> I sådana lägen torde transportören därför ha rätt att ta in ett förbehåll i stil med ”said to contain...”, avseende lastens art eller mängd.

I förarbetena till 1936 års lagändringar finns ytterligare stöd för att transportören vid transport av gods i slutna förpackningar inte är skyldig att kontrollera innehållet i dessa. När man däri diskuterar regelns tidigare lydelse hävdar man att transportören, då kallad bortfraktaren, när gods avlämnas i sådant skick att en kontroll av detsamma inte är möjlig måste ha rätt att fränsäga sig ansvaret för uppgift om godset och istället låta avlastaren stå för denna. Anledningen till denna syn sades vara att det vore obilligt om transportören skulle ansvara för uppgift om godsets art, beskaffenhet eller mängd när han själv inte haft möjlighet att kontrollera uppgiftens riktighet.<sup>68</sup>

En annan fråga är om transportören överhuvudtaget har någon rätt att öppna en sluten container, eller annan förpackning, och kontrollera dess innehåll. Givetvis kan en sådan rätt uppstå avtalsvis men är annars inte helt självklar. Det kan exempelvis av olika anledningar vara viktigt för avsändaren att godset anländer i oöppnat skick, speciellt då förpackningen varit plomberad. Grönfors hävdar att transportören varken har någon rätt eller skyldighet att kontrollera innehållet i en container.<sup>69</sup> Istället får han anses ha rätt att reservera sig mot avlastarens godsuppgifter.<sup>70</sup>

Vidare ledning ges i det danska rättsfallet ND 1956.245. Här hade transportören utfärdat ett rent konossement avseende en last med kokosmjöl. Godset var förpackat i trälådor vilka invändigt var klädda med folie och papper. Att befälhavaren utfärdat rent konossement ansågs inte ha betydelse för sakens avgörande då han på grund av förpackningens beskaffenhet vid en kontroll av godset inte kunnat upptäcka att det varit skadat. Domstolen måste ha ansett att det rena konossementet endast avsåg godsets synliga tillstånd och själva godset var ju inte synligt för befälhavaren.<sup>71</sup> Detsamma torde gälla även avseende godsets mängd eller typ.

Av diskussionen ovan torde man kunna dra slutsatsen att då godset anländer i en sluten förpackning eller transportmedel är transportörens undersökningsplikt uppfylld genom en yttre kontroll av förpackningens tillstånd. Man kan dock fråga sig om transportören bör eller till och med är skyldig att reservera sig mot sådana uppgifter han inte haft möjlighet att kontrollera. Enligt 13:48 sjölagen nuvarande lydelse torde transportören vara skyldig att reservera sig mot en uppgift om godsets mängd eller typ i en sådan situation. Detta måste ses som en svaghet i reglerna kring transportörens undersökningsplikt och uppgiftsansvar. Genom att tillåta att transportören vid transport av gods i slutna förpackningar och transportenheter fränsäger sig ansvar för godsets mängd och typ genom att hänvisa till avlastaren fräntas mottagaren en del av det skydd reglerna är tänkta att ge. En anledning till

---

<sup>67</sup> Grönfors s. 290

<sup>68</sup> NJA II 1936 s. 503-504

<sup>69</sup> Grönfors s. 290

<sup>70</sup> Falkanger m fl s. 332

<sup>71</sup> Grönfors s. 291

varför uppgiftsansvaret uppkommit är ju de svårigheter en mottagare kan ha att hävda sig köprättsligt mot en säljare i ett annat land. Att det uppkommer större osäkerhet vid transport av styckegods i slutna transportenheter än vid exempelvis bulktransport kan ju inte anses vara helt tillfredsställande. Måhända hade det av den anledningen varit bättre att som i amerikansk rätt ha en mycket omfattande undersökningsplikt. Som vi kommer att se har man nämligen i amerikansk rättspraxis i stor omfattning underkänt generella förbehåll även då transportören inte kunnat undersöka lasten på grund av att den varit förpackad i lådor eller containers.

Ett stort osäkerhetsmoment för transportören är då denne anger lastvikt efter fartygets djupgående. Av denna anledning brukar en viss avvikelse som regel godtas då denna metod används. I allmänhet brukar en avvikelse på 10 % accepteras.<sup>72</sup> I rättsfallet ND 1948.101 ansågs vid en kontroll av godsets vikt genom jämförelse med fartygets djupgående, en avvikelse på femton procent vara så stor att transportören borde ha insett att uppgiften var oriktig. Därför borde han ha gjort en uttrycklig anmärkning om detta i konossementet.<sup>73</sup> Dessutom tas stor hänsyn till väderförhållanden då vikt uppskattas genom avläsning av djupgående. I ND 1937.23 var djupgående svårt att avläsa på grund av dyningar och att fartyget troligtvis legat snett. Efter viktuppskattning infördes ett förbehåll "vekt ubekjent". Rätten godtog förbehållet på grund av svårigheten att avläsa djupgåendet. Transportören kunde därför inte hållas ansvarig för felräkningen.

Då godsets mängd eller vikt uppskattas på ett sådant sätt som i sig inte är exakt och sålunda ger upphov till viss osäkerhet har man i praxis alltså accepterat vissa avvikelser.

#### **6.1.4 Transportörens kunskaper**

Förutom frågan om i vilken omfattning transportörens undersökningsplikt bör utföras är det även intressant att fråga sig vad denne, eller närmare bestämt de personer som representerar denne, exempelvis befälhavare, styrmän och matrosar, kan förväntas veta om gods av ett visst slag. Vad kan exempelvis en styrman förväntas upptäcka och reagera på när denne undersöker gods av en viss sort? Det finns flera rättsfall som ger fingervisningar i denna fråga. Vad som är intressant i första hand är vad som kan krävas av transportörens och dennes representanter avseende kunskaper om visst gods och när reservationer bör införas eller en mer utförlig undersökning bör utföras, med hänsyn till dess art och tillstånd.

I rättsfallet ND 1936.379 visade sig en last med salt som transporterats från Portugal till Norge vara delvis skadad. Vid lossning konstaterades att en del av saltet var missfärgat och hade en mörk, gråbrun färg. Saltet ansågs, till den del det visade upp dessa skador, inte vara lämpligt för dess ändamål, nämligen saltning av fisk och annan människoföda. Rätten fann att saltets tillstånd varit så framträdande att det tydligt kunnat märkas redan under lastningen om denna hade följts med sådan uppmärksamhet som kan krävas av transportören. Hade transportören varit uppmärksam nog hade han, enligt domstolen, alltså upptäckt att saltet var

---

<sup>72</sup> Selvig s. 150

<sup>73</sup> Se även bl. a. ND 1937.23, ND 1948.29, ND 1948.429, ND 1947.121 och ND 1949.274

missfärgat. Transportören hade därför brutit i sin undersökningsplikt och förbehållet "weight and quality unknown" ansågs därför inte kunna frita transportören från ansvar. Att förbehållet underkändes torde vara på grund av dess otydlighet. En last med salt som var kraftigt missfärgad, om än endast delvis, är alltså något som transportören bör reagera på och således uttryckligt anmärka i konossementet.

En i min mening något konstig slutsats gjorde rätten i fallet ND 1937.23. Fråga var om transportören kunde hållas ansvarig för att inte ha noterat i konossementet att en last med salt var fuktig. Rätten ansåg inte att detta var något som borde ha medfört att transportören eller de för vilka denne ansvarar insåg att lasten var skadad. I min mening borde transportören, av flera anledningar, i ett läge då han är osäker på om ett visst förhållande innebär att lasten är skadad införa ett förbehåll. I första hand borde han göra så för att skydda tredje man och därmed också konossementets omsättningsvärde, men även för att skydda sig själv. I detta fall borde transportören ha infört ett förbehåll för att upplysa mottagaren om förhållandet. Det borde ju inte vara upp till transportören att avgöra vad lastmottagaren kan tänkas anse vara relevant information avseende lasten. Har transportören väl upptäckt ett förhållande hos lasten borde han enligt min mening inte kunna ta sig ur detta genom att hävda att han inte visste att det utgjorde ett fel. Endast om han är helt säker på att så inte är fallet kan han avstå från att införa ett förbehåll.

Däremot ansåg rätten, i ND1936.356, att befälhavaren borde ha förstätt att blåa fläckar på en last med trä utgjorde en defekt. För att undgå ansvar måste transportören i ett sådant läge reservera sig för godsets tillstånd eller beskriva det närmare. Enligt nu gällande regler torde man kunna säga att transportören i ett fall som detta har brutit i sin upplysningsplikt rörande godset tillstånd. Upplysningsplikten avseende godsets synliga tillstånd diskuteras närmare i kapitel 6.4.

Rent konossement utfärdades, i ND 1969.105, för ett parti fruset kött som skulle transporteras från Argentina till Tyskland. Vid lossning noterades att delar av djurkropparna i betydande omfattning var deformerade och blodfläckade. Sådana skador ansågs bero på att köttet efter infrysning upptinats och sedan frysts in igen. Att så skett ansågs ha medfört kvalitetsförsämring eller i vart fall betydande risk för sådan i form av en förruttelse i köttet. Dessa deformationer och blodfläckar hade i viss utsträckning också noterats vid lastning men inga anteckningar gjordes i konossementet. Rätten fann att godsets tillstånd vid lastning inte utan vidare innebar att det var felaktigt att utfärda rent konossement. De vid lastningen upptäckta deformationerna och blodfläckarna borde dock ha medfört en närmare undersökning, i syfte att utreda om köttet var missfärgat eller på annat sätt visade tecken på att det upptinats eller på annat sätt var skadat. Vidare ansåg rätten att stränga krav måste ställas på transportören och dennes representanter vid transport av frysgods och en närmare undersökning av godset borde i detta fall ha genomförts. Transportören ansågs alltså inte heller i detta fall ha utfört sin undersökningsplikt i tillräcklig omfattning då han på grund av de förhållanden hos godset som noterats borde ha utfört en närmare undersökning därav. Det var således fel att utfärda rent konossement och ett uttryckligt förbehåll borde ha införts. Skador som de som uppkommit i det här fallet får alltså anses vara av sådan karaktär att en transportör eller dennes representanter i allmänhet bör reagera då sådana noteras. Hårdare krav tycks också kunna ställas då godset är av en känslig sort, så som fryst kött.

I ND 1971.165 hade en "said to be" klausul införts för en last med olika afrikanska träslag. Enligt domstolen kunde mottagaren dock inte förvänta sig att befälhavaren skall kunna skilja mellan olika typer av afrikanska träslag varför klausulen godkändes. Undersökningsplikten torde därmed inte omfatta att skaffa sig så speciella kunskaper om lastens typ som det i detta fall rörde sig om.

Sammanfattningsvis kan sägas att i sådana fall där godset är så speciellt eller ovanligt att en befälhavare eller styrman inte kan förväntas ha någon kunskap om det torde ett förbehåll i stil med "...av okänd kvalitet" eller liknande godtas. Dessutom måste då en container eller liknande sluten transportanordning används transportören ha rätt att, enligt vad som allmänt nu anses vara gällande rätt, införa förbehåll som "one container said to contain..." eller "enligt avlastares uppgift".<sup>74</sup>

## 6.2 Undersökningsplikten i angloamerikansk rätt

I England tillämpas, som redan nämnts, Haag-Visbyreglerna direkt genom Coga 1971. Endast på avlastarens begäran är transportören enligt dessa regler skyldig att föra in uppgift om godsets märkning, mängd, sort och tillstånd i konossementet. Enligt artikel 3:3 andra stycket i denna konvention är transportören däremot inte skyldig att i konossementet föra in uppgift som han på skäligen grunder misstänker inte stämmer eller som han inte haft rimliga möjligheter att kontrollera. Så som Haag-Visbyreglerna är författade verkar vad som här beskrivs inte vara en undersökningsplikt utan snarare en rätt för transportören att utelämnat uppgifter han misstänker är felaktiga eller inte haft möjlighet att kontrollera. Genom en tolkning e contrario av artikel 3:3 andra stycket torde transportören dock vara skyldig att föra in uppgift som han har haft rimlig möjlighet att undersöka eller som han inte har någon anledning misstänka vara felaktig. Transportören blir med andra ord skyldig att kontrollera en uppgifts riktighet först då avlastaren begär att få den införd i konossementet. Som vi ser stämmer dessa regler väl överens med vad som gäller enligt svenska sjölagen.

Då avlastaren begär att transportören skall ta upp uppgifter om godsets mängd i konossementet måste åtminstone en av dessa vara absolut och därmed inte belastad av något förbehåll.<sup>75</sup> På så vis ter sig undersökningsplikten i den angloamerikanska rätten vara tämligen omfattande. Transportören kan alltså, enligt den angloamerikanska rätten, i ett konossement ta in en uppgift, exempelvis "200 boxes", och fortsätta "said to weigh 10000 kg". Konossementet utgör i ett sådant fall, precis som enligt svensk rätt, prima facie bevis med hänseende till antalet men har ingen bevisverkan avseende godsets vikt. Detta framgår bland annat av rättsfallet *Oricon Waren Handelsgesellschaft vs Intergraan N.V.*<sup>76</sup>

I USA har omfattningen av transportörens undersökningsplikt satts mycket högt. I flera amerikanska rättsfall har man nämligen förkastat förbehållsklausuler av typen

---

<sup>74</sup> Falkanger m fl s. 332

<sup>75</sup> Gaskell m fl s. 208

<sup>76</sup> A a s. 232

"weight unknown", "said to weigh" och "contents of packages are shippers declaration". I rättsfallet *Spanish American Skin v. M/S Ferngulf (1957)* förkastades till exempel en "weight unknown" klausul och konossementet gavs verkan som bevis prima facie. I *Continental Distributing Co. Inc. V. M/V Sea-Land Commitment (1992)* och *Westway Coffee Corp. v. M.V. Netuno (1982)* förkastades liknande generella förbehåll, i det tidigare fallet trots att konossementet avlämnats i en sluten container.<sup>77</sup> Undersökningsplikten är alltså mycket betungande i amerikansk rätt och omöjlig att undkomma ens med generella reservationer som hänvisar till att uppgiften är avlastarens och godset avlämnats i någon form av sluten förpackning.

I ett ledande engelskt rättsfall från 1917, *New Chinese Antimony Ltd vs Ocean Steamship Company Ltd*, godkändes däremot förbehåll som "said to be" och "weight unknown". Resultatet av dessa förbehåll blev att konossementet i vilket dessa förbehåll införts inte kunde användas som prima facie bevis för att den däri upptagna lasten stämde med vad som verkligen tagits ombord.<sup>78</sup> Enligt detta rättsfall, som i och för sig är gammalt och beslutades innan Haagreglernas ikraftträdande, är det lätt för en transportör att genom ett förbehåll frånta godsuppgifter dess bevisverkan och på så sätt upphäva konossementets funktion som kvitto och titeldokument.

Den praxis som i England skapades av *New Chinese Antimony* har upprätthållits i ett rättsfall från 1998, kallat *The Mata K*. En "weight unknown" klausul godtogs i detta fall. Stor vikt lades vid att avlastaren inte kunnat bevisa att han uttryckligen begärt att få uppgiften om lastens vikt införd utan detta generella förbehåll. Av detta fall framgår således vikten av att avlastaren begär att få viss uppgift införd utan förbehåll för att så att säga utlösa transportörens undersökningsplikt.

Trots att reglerna i Sverige bygger på de regler som tillämpas ibland annat England verkar det föreligga en del avsevärda skillnader i hur dessa regler tillämpas. I USA har man exempelvis satt undersökningsplikten långt högre än vad som får anses gälla i Sverige. I England verkar tillämpningen istället ligga närmare den svenska med den skillnaden att avlastaren uttryckligen måste begära att få viss uppgift upptagen i konossementet för att transportören skall anses vara skyldig att undersöka den.

---

<sup>77</sup> Gaskell m fl s. 236

<sup>78</sup> A a s. 229

## 6.3 Förbehåll

### 6.3.1 Upplyningsplikten

Efter att ha diskuterat transportörens undersökningsplikt avseende bland annat godsets art, märkning och mängd eller vikt avser jag nu närmare undersöka en annan del av transportörens undersökningsplikt. Eller vad som snarare skulle kunna ses som en form av upplyningsplikt. I 13:48 andra meningen sjölagen finns en bestämmelse om transportörens skyldighet att införa förbehåll då han har skälig anledning att betvivla avlastarens uppgifter eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten av dessa. Regeln måste uppfattas så att då transportören inte alls haft möjlighet att kontrollera uppgifterna som avlastaren lämnat, eller då han inte kunnat kontrollera dessa i skälig omfattning eller av någon annan anledning anar att uppgifterna inte stämmer skall han ta in ett förbehåll i konossementet som visar detta.<sup>79</sup> Transportörens skyldighet att införa förbehåll i sådana lägen torde kunna ses som en form av upplyningsplikt. Transportören skall alltså i konossementet upplysa mottagaren om misstänkta eller faktiska felaktigheter rörande godset eller om det faktum att han inte har kontrollerat godset.

Frågor som uppkommer kring denna bestämmelse rör i första hand utformningen av dessa reservationer. Får de se ut hur som helst? Dessutom kan man fråga sig om det kan uppstå situationer då transportören kan vägra ta in en uppgift i konossementet helt och hållet?

Enligt 152 § andra stycket i 1891 års sjölag föreskrevs att transportören inte utan förbehåll behövde föra in uppgift vilken han hade skälig anledning att betvivla eller inte haft rimlig möjlighet att undersöka. I propositionen till lagändringen som införde regeln sades att trots att bortfraktaren formellt har möjlighet att utelämna uppgifter han av någon anledning betvivlar vara riktiga eller som han inte kunnat kontrollera anses han, för att skydda konossementets omsättningsbarhet, ändå inte ha rätt att vägra föra in sådana uppgifter i konossementet. Istället bör sådan uppgift tas in i konossementet med reservation.<sup>80</sup> Transportören kunde alltså inte vägra föra in en tvivelaktig uppgift i konossementet och varför regeln ändå utformades med denna lydelse är oklart. Av 13:48 sjölagen och Hamburgreglernas artikel 16:1 framgår detta förhållande tydligare. Av dessa bestämmelser framgår att transportören skall införa ett förbehåll då han har skälig anledning att betvivla en uppgifts riktighet. Det framgår numer alltså ganska klart att en transportör inte har rätt att i ett konossement vägra föra in en tvivelaktig uppgift utan att han istället är skyldig att föra in den med reservation.

---

<sup>79</sup> Falkanger m fl s. 331

<sup>80</sup> Prop. 1973:137 s. 72

### 6.3.2 Förbehållens utformning

Avlastaren är i de fall då konossementet är avsett att omsättas, eller då det skall användas som säkerhet för en kredit, i stort behov av att konossementet är rent. Detta innebär kortfattat att det inte är belastat med förbehåll mot avlastarens uppgifter eller att transportören lämnat annan uppgift än att godset var i gott synligt tillstånd. Den Internationella Handelskammaren, ICC, har sammanställt en regelsamling för krediter grundade på dokument kallad UCP 500.<sup>81</sup> Bestämmelserna däri är i och för sig endast tillämpliga om så har avtalats mellan parterna men UCP 500 innehåller några bestämmelser som kan vara intressanta för att förstå vad som anses vara ett rent konossement. I artikel 32 föreskrivs att ett rent transportdokument är ett som inte innehåller någon klausul eller notering som uttryckligen uppger att godset eller förpackningen är defekt eller skadat. I artikel 31 ges dock några exempel på förbehåll som i allmänhet brukar accepteras och som alltså i normalfallet inte anses göra dokumentet orent. Dessa är "shippers load and count" eller "said by shipper to contain"<sup>82</sup> eller liknande förbehåll. Förbehåll som klargör att uppgiften härrör från avlastaren och att de inte har kontrollerats av transportören själv torde därför i de flesta fall inte anses göra konossementet orent. Att generella förbehåll av den nyss nämnda typen också i stor omfattning förekommer i standardiserade konossementsformulär tyder också på att denna typ av klausuler accepteras inom branschen. Som vi sett är det dock inte alltid givet att sådana förbehåll accepteras rättsligt då de sätts i förhållande till om transportören utfört sin undersökningsplikt. Om konossementet anses vara rent eller ej har ju ingen egentlig rättslig betydelse i sig. Det intressanta rättsligt sett blir ju istället om ett förbehåll anses fränta en uppgift dess bevisverkan eller ej.

Då transportörens undersökningsplikt diskuterades ovan gavs några exempel på klausuler som under vissa förhållanden godtagits av rätten. Det finns flera exempel på när förbehåll som "said to contain" och "weight unknown" accepterats i en rättslig process<sup>83</sup> men lika många fall då sådana generella förbehåll förkastats.<sup>84</sup> Bedömningen av ett förbehåll verkar således vara beroende av omständigheterna i det enskilda fallet. Av den anledningen är det svårt att ge några generella fingervisningar för vad för typer av förbehåll som i regel accepteras i en rättslig prövning. Här skall jag däremot reda ut vad sjölagens bestämmelser säger i denna fråga.

Det viktigaste man bör tänka på när ett förbehåll i ett konossement granskas är om det på ett tillräckligt tydligt sätt gör en presumtiv förvärvare medveten om att godset på något sätt är defekt eller bristfälligt.<sup>85</sup> Tanken med en reservation, ur transportörens synvinkel, är ju att fränta en godsuppgift dess bevisverkan. Med andra ord är poängen med förbehållet att upplysa förvärvaren av ett konossement om att något inte står rätt till med godset och på så sätt försätta honom i ond tro därom. Uttryckliga förbehåll där det klart framgår vad som är fel eller saknas godtas alltid rättsligt.

---

<sup>81</sup> Todd s. 301

<sup>82</sup> För exempel på en sådan klausul se Combiconbill (1995).

<sup>83</sup> Se bl a ND 1971.165 och ND 1954.736

<sup>84</sup> Se bl a ND 1936 s 379 och ND 1949.719

<sup>85</sup> Gaskell m fl s. 228

Ett äldre rättsfall, ND 1927.119, kan här belysa problematiken. Ett förbehåll som löd "several bags repaired" hade införts i ett konossement utställt för ett parti jordnötsmjöl förpackat i säckar. Översatt till svenska löd klausulen alltså "åtskilliga säckar reparerade". En undersökning av lasten vid lossning visade dock att runt 60 % av säckarna var skadade varför rätten utgick från att de måste ha varit skadade redan vid inlastningen. Rätten ansåg vidare att befälhavaren vid en undersökning av godset borde ha blivit uppmärksam på att säckarna var dåliga och därför inte lämpade för sitt ändamål. Förbehållet som här användes ansågs inte ge uttryck för att så var fallet. Istället ansågs det vara ägnat att vilseleda mottagaren då förbehållet i fråga måste ge mottagaren intrycket av att säckarna i och för sig var reparerade men ändå brukbara och dugliga till att hålla mjölet inne. Transportören hölls därmed ansvarig för skadan. Detta rättsfall kan således ses som ett exempel på att transportörens förbehåll måste vara mycket tydliga och inte kunna ge intrycket av att allt, trots att förbehåll gjorts, står rätt till. Trots att förbehållet i och för sig pekade på att något inte stod rätt till med godset underkändes det alltså. Det torde med andra ord krävas att förbehållet utformas än mer tydligt så att risken för missuppfattningar elimineras i möjligaste mån.

I 13:49 tredje stycket andra meningen sjölagen föreskrivs att transportören om han insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, gentemot tredje man, inte får åberopa ett enligt 13:48 intaget förbehåll om detta inte uttryckligen visar uppgiftens oriktighet. I denna regel förbjuds med andra ord generellt utformade förbehåll, som inte tydligt ger uttryck för vad i godsuppgiften som transportören betvivlar är riktig, ifall transportören insåg eller borde ha insett att just denna uppgift var oriktig. Ett förbehåll som "said to be" eller "enligt avlastarens uppgifter" skulle alltså vara ogiltigt om transportören borde ha insett att uppgiften var oriktig.<sup>86</sup> Att bestämmelsen gäller endast mot tredje man framgår inte klart av dess nuvarande lydelse men av 161 § andra stycket i 1891 års sjölag, på vilken nuvarande bestämmelse är baserad, framgår dock detta. Detsamma torde alltså gälla även idag.

Gentemot tredje man får transportören alltså, enligt 13:49 tredje stycket sjölagen, inte åberopa ett generellt förbehåll om han insett eller bort inse att uppgiften var felaktig. Det kan dock diskuteras om ett förbud mot generella förbehåll inte gäller redan enligt 13:48 andra meningen. I denna bestämmelse föreskrivs att transportören om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall göra förbehåll *som ger uttryck för detta*. Ett förbehåll skall alltså enligt bestämmelsens ordalydelse ge uttryck för varför transportören misstänker att uppgiften inte stämmer eller varför han inte kunnat undersöka den. Generella förbehåll som "said to be", "weight unknown" eller "enligt avlastarens uppgift" ger inte uttryck för varför transportören misstänker att uppgiften är felaktig eller varför han inte kunnat undersöka den. Allt det ger uttryck för är att uppgifterna kommer från avlastaren eller att uppgifternas riktighet är okända för transportören. Förbehållet måste dock, som jag tolkar denna regel, visa varför transportören inte har kunnat undersöka uppgiftens riktighet själv eller av vilken anledning dess riktighet är okänd för honom. Dessa typer av generella förbehåll torde alltså, så länge något mer inte tillkommer, strida mot denna bestämmelse.

---

<sup>86</sup> Grönfors s. 290

Regeln baseras på Hamburgreglernas artikel 16:1<sup>87</sup> vilken i denna del föreskriver att transportören "...must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking". Enligt denna regel framgår alltså att transportören uttryckligen skall visa antingen felaktigheten i sig, på vilka grunder han misstänker att uppgiften är felaktig eller varför han inte haft möjlighet att undersöka den. Denna regel från Hamburgreglerna stödjer den tolkning jag nyss gjort av 13:48 andra meningen sjölagen. Följden av detta torde, om denna tolkning är korrekt, vara att ett generellt förbehåll aldrig kan frånta en uppgift dess bevisverkan enligt 13:49 sjölagen då denna uttryckligen hänvisar till 13:48 sjölagen.

I en artikel från 1995 har Hugo Tiberg diskuterat bland annat denna fråga. I denna artikel hävdar Tiberg att själva existensen av 13:49 3 stycket visar på att ett förbud av generella förbehåll inte är vad som avsetts i 13:48.<sup>88</sup> Visserligen tyder detta på att så är fallet, regeln i 13:49 3 stycket hade ju varit överflödigt om 13:48 skulle ges den tolkning jag här har föreslagit. Däremot är jag tveksam till om bara det faktum att regeln i 13:49 3 stycket sjölagen existerar skulle betyda att 13:48 sjölagen måste tolkas till att inte förbjuda generella förbehåll. Speciellt inte som man i propositionen hänvisar till Hamburgreglerna, vilkas artikel 16:1 är relativt tydligt utformad.

Gaskell har tolkat Hamburgreglernas artikel 16:1 på ett sätt liknande det jag här gjort av svenska sjölagens 13:48.<sup>89</sup> Hamburgreglerna är på denna punkt dock betydligt tydligare än vad 13:48 i sjölagen är. Det faktum att propositionen till nya sjölagen även hänvisar till reglerna i 1891 års sjölag gör regeln svårtolkad. Man säger att regeln överensstämmer med 152 § andra stycket och 161 § andra stycket i gamla sjölagen. En regel som fullt ut motsvarar den nu diskuterade står dock inte att finna i vare sig 152 § eller 161 §. Vad som, i förhållande till 13:48 sjölagen, saknas i dessa bestämmelser är just det nu diskuterade kriteriet att förbehållet skall ge uttryck för felaktigheten eller varför transportören inte haft möjlighet att undersöka uppgifternas riktighet. Det förhållandet att man i propositionen hänvisar till dessa bestämmelser i 1891 års sjölag torde därför också kunna peka på att syftet med regeln i 13:48 andra stycket sjölagen aldrig har varit att frånta generella förbehåll giltighet så som här diskuterats.

Det är alltså inte lätt att med någon större säkerhet säga hur denna regel skall tillämpas då rättsfall som berör frågan saknas. Frågan är i min mening mycket intressant men jag lämnar det till rättspraxis att utvisa vad som gäller. Skulle regeln ges den tolkning som jag här föreslagit skulle detta troligen påverka undersökningsplikten på så sätt att denna skulle bli långt mer omfattande än vad den är idag. Undersökningsplikten enligt svensk rätt skulle då kanske hamna närmare den amerikanska som ju som vi sett förkastat generella förbehåll i stor utsträckning. En sådan utveckling skulle troligen även medföra att förbehållsklausulerna blir mer omfattande då de måste innehålla mer information. Inte heller skulle man då kunna påstå att transportören som huvudregel inte är skyldig att kontrollera godset i exempelvis en container. Den allmänna uppfattningen idag verkar dock vara att generella förbehåll i många fall är godkända. Detta framgår bland annat av den praxis som behandlats i kapitel 6.1.

---

<sup>87</sup> Prop. 1993/94:195 s. 256

<sup>88</sup> Tiberg SvJT 1995 s. 346

<sup>89</sup> A a s. 240

Haag-Visbyreglernas artikel 3:3, på vilken 1891 års sjölag bygger, sätter till skillnad från svenska sjölagen dock inga gränser för hur ett förbehåll får utformas. I konventionens artikel 3:8 förbjuds däremot transportören att ta in klausuler som fritar honom från eller minskar det ansvar han har enligt artikel 3. Hur förhåller sig denna regel till sådana förbehåll som transportören kan tänkas göra för avlastarens uppgifter? Regeln verkar gälla i huvudsak transportörens vårdansvar och ansvar för att fartyget bemannas och görs sjövärdigt innan resans början så som detta uttrycks i artikel 3:1 och 3:2. Gaskell gör dock den tolkningen att i ett fall då transportören haft rimlig möjlighet att undersöka godset men ändå infört ett generellt förbehåll skulle regeln i artikel 3:8 kunna bli tillämplig på en sådan klausul.<sup>90</sup>

I ett relativt nytt engelskt rättsfall, *The River Gurara (1997)*, gavs en uppgift verkan som prima facie bevis trots att ett förbehåll, "said to contain" (STC), införts i konossementet. Domstolen hävdade i detta fall att ett förbehåll av denna typ innebär att transportören i enlighet med artikel 3:3 fört in en uppgift enligt vad avlastaren uppgivit men utan att fransäga sig ansvaret för dess riktighet. För att tydligare klargöra att transportören inte kontrollerat uppgiften och att han därför inte avser ansvara för den borde därför något mer tilläggas ett förbehåll av denna typ. Denna argumentation är intressant då den verkar gå tvärt emot vad som anses gälla för STC-klausuler i shippingbranschen.<sup>91</sup> Tolkningen i *The River Gurara* är dessutom helt i linje med Hamburgreglernas art 16:1 och den tolkning jag ovan gjort avseende förbehållens utformning enligt 13:48 sjölagen. Utvecklingen i angloamerikansk praxis samt utformningen av Hamburgreglerna verkar peka på att en förändring av inställningen till så kallade generella förbehåll kan vara på väg.

## 6.4 "Gott synligt tillstånd"

Av sjölagen 13:49 första stycket andra meningen framgår att avsaknaden av uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd i konossementet medför att transportören presumeras ha antecknat att godset och förpackningen var i gott synligt skick. Trots att regeln är en bevisverkansregel har jag då denna regels utformning kan sägas ålägga transportören en upplysningsplikt valt att förlägga diskussionen till kapitlet om transportörens undersökningsplikt. Brister transportören i denna så kallade upplysningsplikt ges konossementet bevisverkan för en uppgift han själv aldrig kontrollerat och fört in i konossementet. Det torde därför vara angeläget för honom att genomföra en undersökning avseende godset tillstånd. Visar det sig sedan att godset inte är i gott synligt tillstånd vid utlämnandet drabbas transportören följaktligen av sådant uppgiftsansvar som i det fallet är tillämpligt. Transportören har dock som utgångspunkt möjlighet att motbevisa denna presumtion. Har konossementet däremot överlåtits till godtroende tredje man förlorar han, enligt 13:49 tredje stycket första meningen sjölagen, sin rätt att gentemot denne motbevisa presumtionen om godset synliga tillstånd.

---

<sup>90</sup> Gaskell m fl s. 236

<sup>91</sup> A a s. 233

#### 6.4.1 Omfattningen av begreppet "gott synligt tillstånd"

Med hänsyn till regeln i svenska 13:49 första stycket andra meningen sjölagen uppkommer frågan vad det är som transportören egentligen lämnar uppgift om enligt denna regel. Vilka delar av godset är det som erkänns vara i gott synligt tillstånd och vad omfattar detta begrepp? I begreppet "gott synligt tillstånd" kan man till att börja med utläsa att det har att göra med sådana egenskaper hos godsets som kan uppfattas med ögat. Alltså sådant som borde uppfattas vid en översikt av godset tillstånd så som det framstår utifrån. Med godset synliga tillstånd avses dock inte endast sådant som kan uppfattas med ögonen utan även till exempel lukt, som kan uppfattas med kroppens övriga sinnen<sup>92</sup> och sådant som han annars borde upptäcka om han varit normalt uppmärksam.<sup>93</sup> Precis som uttrycket antyder kan det endast vara fråga om att transportören intygar att godsets externa tillstånd var i gott synligt skick. Då godset avlämnats förpackat i lådor eller i containers torde endast förpackningens goda tillstånd omfattas av begreppet ifråga. Regeln har på detta sätt många likheter med regeln om undersökning av godsets packning i 13:6. Transportören har ju, som tidigare diskuterats, inte som utgångspunkt någon skyldighet att öppna en container eller annan sluten förpackning. När det av ett konossement framgår att godset mottagits eller lastats i gott synligt skick torde detta alltså i regel inte säga något om godset interna tillstånd eller godsets kvalitet.

Vad som avses med att godset varit i "gott synligt tillstånd" blir också beroende av situationen i det enskilda fallet. Vad som omfattas borde vara vad transportören skulle ha upptäckt om han varit normalt uppmärksam. Därför blir godsets och förpackningens art samt de väder- och ljusförhållanden som rådde då lasten mottogs eller lastades också avgörande för bedömningen.<sup>94</sup>

I vissa fall torde ändå godsets interna förhållande komma att omfattas av begreppet ifråga. Som tidigare nämnts omfattas ju inte bara vad som kunnat uppfattas med ögonen utan även egenskaper hos godset som kunnat uppfattas genom godsets lukt. Om till exempel en last med kött luktar ruttet säger detta inte bara något om godset externa tillstånd utan även om det interna tillståndet. På samma sätt är det om en sådan lukt skulle kännas från en container eller ur en låda i vilken godset är lastat. Transportören skulle i en sådan situation troligen vara skyldig att närmare kontrollera lasten, genom att öppna containern eller lådan. Vidare måste ju vid bulklaster så som exempelvis olja och kemikalier godsets synliga tillstånd omfatta även det interna tillståndet. Man kan rent av säga att man avseende sådana laster knappast kan göra någon skillnad mellan internt och externt tillstånd. Laster av detta slag utgör ju dessutom ett stort problem för transportören då han skall notera godsets synliga tillstånd. Det måste ju vara relativt svårt att med ögat kunna avgöra i vilket tillstånd en sådan last är. Ofta är det kanske rent av omöjligt att ens se lasten då den till exempel pumpas direkt in i fartygets tankar. Det hade varit förstaeligt om transportören i en sådan situation önskar göra ett förbehåll i stil med "godset tillstånd okänt" eller liknande. Hur en sådan klausul skulle förhålla sig till svensk rätt är dock osäkert.

---

<sup>92</sup> Grönfors s. 307

<sup>93</sup> Prop. 1973:137 s. 128

<sup>94</sup> Grönfors s. 307

#### 6.4.2 Reservationer mot presumtionen om gott synligt tillstånd

Problematiken kring gott synligt tillstånd klausuler har diskuterats i stor omfattning i engelsk litteratur. I engelsk rätt som ju tillämpar Haag-Visbyreglerna finns ingen presumtion för att godset mottagits i gott synligt tillstånd utan denna information införs, enligt artikel 3, i konossementet endast på avlastarens begäran. Innehåller konossementet ingen uppgift om godsets tillstånd utgör det i den angloamerikanska rätten därmed inget bevis för godsets tillstånd vid lastning eller mottagandet av godset. Detta framgår bland annat av rättsfallen *The Isle de Panay (1925)* och *Tokio Marine & Fire Insurance Co. Vs. Retla SS Co. (1970)*.<sup>95</sup>

I angloamerikansk rätt har man vidare sett tendenser på att i samband med gott synligt tillstånd klausuler införa definitioner av vad gott synligt tillstånd skall innebära. Sådana definitioner har ofta till syfte att begränsa tillämpligheten av dessa klausuler genom att undanta transportören från ansvar för skador som ofta drabbar gods av visst slag. Exempel på sådana skador är rost på last bestående av stål och fuktskador hos trälast.<sup>96</sup> I det nyss nämnda amerikanska rättsfallet, *Tokio v. Retla (1970)*, godkändes just en sådan klausul. Före lastning hade olika grader av rost upptäckts på en last med rör. Lastens tillstånd noterades vara i "apparent good order and condition, unless otherwise mentioned in this bill of lading". En rostklausul infördes sedan i konossementet. En sådan föreskriver i allmänhet att då begreppet i "gott synligt tillstånd" används för en last med stål betyder detta inte att lasten är fri från synlig rost eller fukt. Om avlastaren önskar har han i regel rätt att begära att istället få ett konossement med de eventuella noteringar som gjorts vid transportörens kontroll av godset införda i konossementet istället för rostklausulen. I *Tokio v. Retla* lades stor vikt vid klausulens placering, direkt under uppgiften om "gott synligt tillstånd", och det faktum att avlastaren aldrig begärde att få ett konossement utan rostklausulen. Att avlastaren inte utnyttjade sin rätt att få ett nytt konossement ansågs vara bevis för att han aldrig begärt att få fört in en uppgift om godset synliga tillstånd över huvud taget.

Hur svensk rätt skulle förhålla sig till en sådan klausul är svårt att säga. Det ter sig ju i och för sig ganska underligt att en transportör reserverar sig för en uppgift som helt och hållet kommer från honom själv. Det kan dock vara förstäligt ur den synpunkten att om transportören inte haft möjlighet att undersöka godsets eller förpackningens tillstånd han skulle vilja reservera sig för den presumtion om godsets tillstånd som lagen då ger. Detta skulle kunna göras genom ett förbehåll i stil med "condition unknown"<sup>97</sup> eller dylikt. I angloamerikansk rätt har sådana förbehåll dock ansetts avse godsets interna tillstånd, vilket ju i de flesta fall är dolt för transportören. För förpackat gods har man ansett att ett sådant förbehåll avser innehållet i förpackningen i fråga.<sup>98</sup> Denna bedömning torde kunna göras även enligt svensk rätt då dessa förbehåll ofta tenderar att inte innehålla orden "apparent" eller synligt vilket ju kan tolkas som att ett annat tillstånd än just det synliga avses. Lagen i nuvarande lydelse ger dock inte transportören uttryckligen någon möjlighet till förbehåll mot presumtionen om godsets synliga tillstånd, men förbjuder det inte heller. Att tillerkänna klausuler av detta slag full rättsverkan skulle dock fränta regeln om att

---

<sup>95</sup> Scrutton s. 120

<sup>96</sup> A a s. 120

<sup>97</sup> För ett exempel på en sådan klausul se Congenbill 1994.

<sup>98</sup> Gaskell m fl s. 219

konossementet skall visa godsets eller förpackningens synliga tillstånd dess poäng. Kravet på att i konossementet ange godset synliga tillstånd tvingar ju transportören att genomföra någon form av undersökning vilket i sin tur gör en utförligare beskrivning av godset möjlig. Att genom standardklausuler av det slag som nu diskuterats låta transportören undgå denna upplysningsplikt för vissa typer av last skulle ju i viss mån förta denna effekt.

## **6.5 Uppgiftsansvaret och undersökningsplikten**

Som vi sett ovan blir frågan om huruvida transportören utfört sin undersökningsplikt och upplysningsplikt i tillräcklig utsträckning avgörande för vilken bevisverkan godsuppgifterna får enligt 13:49 sjölagen. Anses transportören inte ha utfört sin undersökning i tillräcklig omfattning får han heller inte åberopa ett generellt förbehåll och konossementet gäller då som bevis för att godset mottagits eller lastats så som det beskrivits däri. Om transportören istället inte anses ha haft möjlighet att utföra sin undersökningsplikt, eller om han helt enkelt måste anses ha utfört den i tillräckligt stor omfattning, torde ett generellt förbehåll fränta uppgiften dess bevisverkan och transportören går då fri från ansvarighet.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> Prop. 1973:137 s. 127

## 7 Avlastarens garantiansvar

När jag diskuterade transportörens undersökningsplikt ovan konstaterades att denna avsåg riktigheten av de uppgifter som lämnats av avlastaren. Vi såg då att transportören har ett stort ansvar för att avlastarens uppgifter om bland annat godsets art och mängd är korrekta. Vi skall nu se närmare på vad avlastaren själv har för ansvar för att uppgifter som kommer från honom stämmer med verkliga förhållanden.

### 7.1 Garantiansvaret

Ovan har jag diskuterat transportörens ansvar för de uppgifter som tagits in i ett av honom utfärdat konossement. Jag har också påpekat att många av uppgifterna, framför allt de som rör godset, härrör från avlastaren. Det är alltså ofta den som lämnar av godset hos transportören som i konossementet för in de uppgifter om godset som denne vill ha med, för att sedan överlämna det till transportören för komplettering och underskrift.<sup>100</sup> Transportören har som nämnts en skyldighet att kontrollera att avlastarens uppgifter stämmer överens med verkliga förhållanden. I relation med mottagaren, eller innehavaren av konossementet, har ansvaret för att uppgifterna i konossementet stämmer kanaliserats till transportören. Detta är ju i sig inte så konstigt då det ju är transportören som utfärdar konossementet. Man kan dock fråga sig om inte avlastaren, som generellt är den enda som har något att vinna på att få ett rent konossement utställt även då ett sådant inte borde utfärdas, inte bör bära något ansvar för de uppgifter han lämnar till transportören. Ett sådant ansvar finns och man finner det i 13:51 sjölagen.

I denna bestämmelse behandlas avlastarens ansvar för uppgifter han lämnat till transportören, avlastarens så kallade garantiansvar. Bestämmelsens första stycke fastställer att avlastaren är ansvarig mot transportören för att de uppgifter som på avlastarens begäran tagits in i konossementet är riktiga. Det är alltså uppgifter lämnade av avlastaren enligt 13:46 första stycket första punkten sjölagen som innefattar bland annat godsets art, mängd och märkning. Effekten av bestämmelsen är att om en transportör hållits ansvarig för en skada som uppkommit till följd av att tredje man i god tro och i förlitan på uppgifterna däri löst in konossementet, kan han rikta regresskrav mot avlastaren.<sup>101</sup>

Det har i doktrin upprepade gånger hävdats att transportören måste ha varit i god tro om en uppgifts oriktighet för att avlastaren skall kunna hållas ansvarig enligt denna bestämmelse.<sup>102</sup> Något sådant framgår inte av lagregeln men skulle ett sådant krav inte kunna ställas skulle effekten av undersökningsplikten i viss mån kunna förtas. Om transportören vet om att en uppgift är felaktig skall han ju göra förbehåll som

---

<sup>100</sup> Grönfors s. 288

<sup>101</sup> Falkanger m fl s. 338

<sup>102</sup> Se bl a Falkanger m fl s. 338 och Grönfors s. 292

visar detta i konossementet, för att på så sätt undvika ansvar och upplysa mottagaren om felaktigheten. Skulle transportören i en sådan situation kunna luta sig tillbaka på garantiansvaret istället för att göra förbehåll förlorar man ju därmed något av tanken med en undersöknings- och upplysningsplikt. Som vi kommer att se då indemnitetsförklaringar diskuteras nedan är det i vissa fall dock nödvändigt att transportören kan förlita sig på en regressmöjlighet mot avlastaren trots att han vet om att en viss uppgift är felaktig.<sup>103</sup> Om han vid sådant legitimt bruk av indemnitetsförklaringar kan förlita sig redan på garantiansvaret i 13:51 sjölagen hade det ju däremot inte funnits något behov av sådana.

Denna problematik diskuterades även inför 1936 års lagändringar då regeln infördes i svensk lag. I flera yttranden uttalades oro för att en regel om ett garantiansvar för avlastaren skulle medföra just att transportören tog alltför lätt på sin undersökningsplikt. Önskemål framlades därför om att avlastarens garantiansvar begränsades på något sätt. Exempelvis genom att inskränka ansvaret till att endast gälla då transportören inte kan anses ha varit skyldig att kontrollera en uppgift. I propositionen ansågs dock dylika begränsningar inte komma att fylla sitt syfte. Istället antogs sådana kunna komma att leda till ökad förekomst av reservationer mot godsuppgifterna samt en risk för att en begränsning av avlastarens ansvar skulle kunna komma att uppfattas som ett legaliserande av bedrägligt förfarande mot transportören.<sup>104</sup> Till garantiansvaret tillfördes därför ingen motsvarande begränsning.

## **7.2 Indemnitetsförklaringar**

En indemnitetsförklaring är ett åtagande av avlastaren att hålla transportören skadeslös för att en oriktig eller ofullständig uppgift tas in i konossementet utan att förbehåll görs. Med andra ord är detta en situation då transportören vet att en uppgift är felaktig varför avlastarens garantiansvar enligt ovan inte blir tillämpligt. I 13:51 andra stycket sjölagen sägs att om syftet med avlastarens indemnitetsförklaring varit att vilseleda förvärvare av ett konossement är indemnitetsförklaringen mellan avlastaren och transportören ogiltig. Vid en brottslig samverkan mellan avlastaren och transportören bortfaller alltså den senares alla krav gentemot den tidigare.<sup>105</sup> Gentemot någon annan part än mellan dessa två är ett sådant åtagande aldrig giltigt. Existerar sådant syfte att vilseleda tredje man blir avlastaren inte heller ansvarig enligt bestämmelsens första stycke. Han ansvarar alltså då inte längre ens för de uppgifter han själv lämnat transportören.

### **7.2.1 ”Syfte att vilseleda”**

Då lösningar med indemnitetsförklaringar faktiskt används i praktiken kan man fråga sig i vilket syfte dessa används. Intagandet av ett förbehåll i konossementet kan

---

<sup>103</sup> Se kap. 7.2.1

<sup>104</sup> NJA II 1936 s. 507 ff

<sup>105</sup> SOU 1990:13 s. 165

skada dess omsättningsvärde i en sådan omfattning att avsändaren kan få svårt att sälja det vidare. Skall konossementet istället användas som säkerhet för en remburs måste det vara "rent" för att banken skall acceptera det. Detta kan givetvis skapa ett stort tryck på avlastaren att få fram ett konossement som är fritt från förbehåll. Behovet av ett "rent" konossement finns ju i stort sett bara när tanken är att konossementet skall överlåtas vidare. Varför behöver då avsändaren kunna frambringa ett rent konossement till eventuella förvärvare av detsamma? Den främsta anledningen är följaktligen med största sannolikhet att få förvärvaren att tro att situationen faktiskt är den som konossementet beskriver. Lyckas inte avsändaren eller säljaren med det riskerar han att inte få fullt betalt eller att inte få betalt alls. Torde inte ett sådant agerande alltid vara att förstå som ett syfte att vilseleda? Det kan i alla fall vara svårt att föreställa sig när en indemnitetsförklaring skulle komma att användas i ett annat syfte än att vilseleda förvärvaren.

Situationer då det är osäkert om rent konossement bör utfärdas eller inte kan dock i praktiken uppstå. Exempelvis kan det vid en mindre felräkning av godset vara mer praktiskt ur kostnadshänsyn att lösa problemet genom en indemnitetsförklaring än att genomföra en omräkning.<sup>106</sup> I ett sådant fall är det inte fråga om ett syfte att vilseleda utan endast en praktisk lösning på ett problem som annars kanske hade kostat mer att åtgärda än vad den mindre felaktigheten i konossementet kommer att göra. Vad regeln istället tar sikte på är brottsligt samröre mellan transportören och avlastaren. Det kan till exempel röra sig om ett osant intygande från transportörens sida.<sup>107</sup> Däremot torde det, då transportören i regel inte har något att vinna på ett sådant förfarande, emellertid sällan bli aktuellt att tala om bedrägeri i dessa sammanhang.

## **7.2.2 Varför läggs detta ansvar på transportören?**

En intressant fråga är varför lagstiftaren har valt att lägga detta relativt tunga ansvar på transportören? Han är ju inte den som har något att vinna på detta förfarande. Att transportören skall ansvara mot den vilseförde godsmottagaren är självklart. Det är däremot inte lika självklart att avlastarens ansvar mot transportören skall upphöra av denna anledning. Avlastaren är ju som sagts den enda som tjänar något på att ett konossement utfärdas utan förbehåll. Att transportören sedan blir den som får ersätta tredje man för eventuell skada som detta medför och sedan inte ens få dela denna kostnad med avlastaren verkar ju något underligt. En tanke som uttryckts av Tiberg är att man på detta sätt försökt göra situationen omöjlig för transportören för att på så sätt få ett stopp på utfärdandet av rena konossement för felaktigt gods. Tiberg anser dock inte detta vara en bra metod för att förhindra ett beteende som avlastaren är huvudansvarig för och dessutom drar fördelen av.<sup>108</sup>

I min mening är den metod som lagstiftaren här valt inte alls så dålig som Tiberg antyder. Anledningen till att den har valts torde helt enkelt vara den att det är just transportören som utfärdar konossementet. Han är således den enda som kan hindra att konossementet missbrukas på liknande sätt. Hade istället avlastaren haft

---

<sup>106</sup> SOU 1990:13 s. 166

<sup>107</sup> A bet s. 165

<sup>108</sup> Tiberg SvJT 1995 s. 347

möjligheten att utfärda konossement skulle denne okontrollerat kunna föra in vilka uppgifter han vill. Transportören får på så sätt en kontrollfunktion. Det är endast transportören som kan kontrollera vilken information som förs in i konossementet och han bör således i slutändan svara för att denna är korrekt.

### **7.3 Omfattningen av avlastarens ansvar**

I vilken utsträckning ansvarar då avlastaren enligt första stycket? Detta garantiansvar är en form av regress som transportören har möjlighet att använda sig av då avlastarens uppgifter visat sig inte stämma. För att garantiansvaret skall bli aktuellt måste transportören kunna bevisa att skadan inte uppstått under hans ansvarsperiod. Lastskador presumeras ju, enligt 13:25 sjölagen, ha uppstått under denna period om inte transportören kan visa något annat. Utifall transportören inte har gjort en ordentlig undersökning av godset vid mottagandet torde han senare ha svårt att föra någon som helst bevisning om avvikelser mellan avlastarens lämnade uppgifter och de verkliga förhållandena vid mottagandet. Det enda transportören i ett sådant läge kan föra bevisning om för att försöka göra gällande avlastarens garantiansvar är att någon skada eller förlust av den sort som inträffat omöjligen kan ha inträffat under hans ansvarsperiod.

### **7.4 Mottagarens rätt att ta del av indemnitetsförklaring**

Om uppgifterna i konossementet inte stämmer överens med godsets verkliga tillstånd vid lossningen är transportören skyldig att på mottagarens begäran uppge om avlastaren avgett en så kallad indemnitetsförklaring. Mottagaren skall också ges rätt att ta del av indemnitetsförklaringens innehåll. Denna regel som finns i 13:50 andra stycket sjölagen syftar till att skydda mottagaren och dennes eventuella försäkringsgivare från otillbörligt beteende från transportörens och avlastarens sida.<sup>109</sup> Denna rätt kan också vara betydelsefull vid en bedömning av om transportören har fullgjort sin undersöknings- och upplysningsplikt enligt 13:48 sjölagen.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> Prop. 1993/94:195 s. 257

<sup>110</sup> A st

## 8 Diskussion

### 8.1 Det fingerade vårdansvaret och undersökningsplikten

Som vi har sett ovan blir den avgörande delen i om en transportör blir ansvarig enligt reglerna om ansvar för uppgifter i konossement beroende av om han utfört sin undersökningsplikt i tillräcklig omfattning. Vad som ofta prövas inför domstol blir nämligen om transportören har uppfyllt sin undersökningsplikt eller ej och om han av denna anledning får åberopa det förbehåll som syftar till att frånta en uppgift i konossementet dess bevisverkan. Det är ju genom att uppfylla sin undersökningsplikt och göra förbehåll som transportören undslipper uppgiftsansvaret. Givetvis kan han också försöka motbevisa att godset vid inlastningen eller mottagandet verkligen var i den mängd och skick som konossementet utvisar. Detta är dock ofta svårt om han inte har genomfört en ordentlig undersökning av godset och då konossementet överlätits till godtroende tredje man över huvud taget inte tillåtet. Det fingerade vårdansvarets koppling till undersökningsplikten och transportörens skyldighet att i vissa fall göra förbehåll innebär att detta ansvar i det närmaste skulle kunna ses som ett ansvar för försummad undersökningsplikt.<sup>111</sup>

Som reglerna om transportörens undersökningsplikt är utformade skall transportören göra förbehåll då han har någon anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har kunnat undersöka den i tillräcklig omfattning. Transportören har alltså ingen rätt att göra förbehåll i annat fall än de som nyss sagts. Han kan med andra ord inte med rättslig verkan mot innehavaren av konossementet godtyckligt införa förbehåll för att så att säga vara på den säkra sidan. Har han inte utfört sin undersökningsplikt enligt reglerna i 13:48 sjölagen blir ett förbehåll han för in i konossementet inte giltigt och uppgiften får bevisverkan enligt 13:49 sjölagen. Eftersom reglerna om det fingerade vårdansvaret egentligen bara bestämmer vilken verkan en uppgift skall få i olika situationer måste man först bestämma vilket bevisvärde uppgiften har. Är en uppgift i konossementet belastad av ett förbehåll görs detta genom att kontrollera om transportören uppfyllt sin undersökningsplikt.

Vilken omfattning som undersökningsplikten ges samt i vilken mån transportören genom förbehåll får anses skyldig att upplysa mottagaren om godsets tillstånd eller andra förhållanden blir därmed avgörande för vilket värde konossementet kan ges som bevis. Desto mer omfattande undersökningsplikten är desto större bevisvärde måste ju konossementet antas få. En alltför omfattande undersöknings- och upplysningsplikt torde dock medföra att transportören försöker skydda sig genom att införa förbehåll i allt större omfattning. Detta drabbar ju konossementets funktion som negotiabelt instrument. Det är således eftersträvanvärt att uppnå en balans mellan önskan att skydda förvärvare av konossementet och att bevara dess kommersiella värde som titeldokument. Denna balansgång kommer till uttryck framför allt genom avsändarens behov av ett konossement fritt från förbehåll ställt mot tredje mans behov av att kunna lita på informationen i konossementet. En inte alls obetydlig roll i detta drama spelar även transportören som givetvis i möjligaste

---

<sup>111</sup> Prop. 1973:137 s. 126

mån önskar skydda sig själv mot eventuella ersättningskrav grundade på felaktig information i konossementet.

## **8.2 Det rena uppgiftsansvaret**

Det rena uppgiftsansvaret enligt 13:50 sjölagen skiljer sig från det fingerade vårdansvaret, framför allt på så sätt att det krävs att transportören för att han skall bli ansvarig i alla fall bort inse att viss uppgift var felaktig och att den därför var vilseledande för tredje man. Kopplingen till undersökningsplikten blir inte heller lika intressant avseende det rena uppgiftsansvaret. Detta ansvar är ju grundat på vårdslöshet och torde bli tillämpligt främst då transportören faktiskt har upptäckt en brist eller felaktighet i godset men av någon anledning väljer att inte föra in uppgift om detta i konossementet. Ansvar för vilseledande uppgifter torde därför i många fall ha ett nära samband med sådana fall som avses i 13:51 andra stycket sjölagen och som i många fall får anses var rent brottsliga.

Transportören måste alltså ha handlat vårdslöst för att denna regel skall bli tillämplig. Eftersom även felaktigheter som inte rör godset omfattas, exempelvis då konossementet är feldaterat, kan ersättningsskyldigheten även komma att omfatta skador på grund av dröjsmål och inte endast som då det fingerade vårdansvaret tillämpas sakskada.

Transportören får då denna regel blir tillämplig inte begränsa sitt ansvar utan ersättning skall utgå med utgångspunkt i det så kallade negativa kontraktsintresset.

## **8.3 Avlastarens garantiansvar**

Genom regeln i 13:51 sjölagen har transportören getts en möjlighet till regress mot avlastaren då någon av de uppgifter som på hans begäran tagits in i konossementet visar sig vara felaktig och transportören av den anledningen blivit ersättningsskyldig gentemot tredje man. För att kunna rikta ett sådant regresskrav mot avlastaren är det dock viktigt att tänka på att även transportören måste ha varit i god tro avseende uppgiftens riktighet. Så torde ju exempelvis ofta vara fallet med gods som transporterats i container.

Vid fall av mindre felräkningar eller liknande kan avlastaren istället för att transportören genomför en omräkning åta sig att hålla transportören skadeslös såvida han skulle komma bli ersättningsskyldig gentemot tredje man. Ett sådant bruk av indemnitetsförklaringar är i allmänhet accepterat. Då sådana används i syfte att vilseleda tredje man har lagstiftaren genom 13:51 andra stycket sjölagen däremot ålagt transportören ett tungt ansvar. Detta torde vara främst för att transportören är den enda som kan förhindra ett sådant missbruk av konossementet. Genom att i sådana situationer frånta transportören alla regressmöjligheter försöker lagstiftaren få ett slut på ett sådant bruk av indemnitetsförklaringar.

## 9 Källförteckning

### Litteratur

- Boyd, S C, Burrows, A S & Foxton, D, *Scrutton on charterparties and bills of lading*, Sweet & Maxwell, London, 1996
- Falkanger, T, Bull, H J & Brautaset, L, *Introduction to maritime law*, Tano Aschehoug, 1998
- Gaskell, N, Asaritis, R, Baatz, Y, *Bills of lading: Law and contracts*, LLP Professional Publishing, London, 2000
- Gorton, L, *Transporträtt en översikt*, 2:a uppl, Norstedts Juridik, Stockholm, 2003
- Grönfors, K, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, Norstedts, Stockholm, 1982
- Hellner, J, *Speciell avtalsrätt II: Kontraktsrätt 1 häftet särskilda avtal*, 3:e uppl, Norstedts Juridik, Stockholm, 2002
- Selvig, E, *Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland*, Universitetsforlaget, 1975
- Todd, P, *Bills of lading and bankers' documentary credits*, Lloyd's of London, London, 1998

### Artiklar

- Tiberg, H, *Styckegodstransport enligt nya sjölagen*, SvJT 1995 s 323-351

### Offentligt tryck

#### Propositioner

- Prop. 1973:137. *Proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s 1) m.m. (gods- och passagerarbefordran)*
- Prop. 1993/94:195. *Regeringens proposition om ny sjölag*

#### Betänkanden

- SOU 1990:13. *Översyn av sjölagen 2: Godsbefordran till sjöss*

## **Nytt Juridiskt Arkiv II (NJA II)**

NJA II 1936

## **Rättsfall**

### **Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND)**

ND 1927.119

ND 1936.379

ND 1937.23

ND 1937.23

ND 1948.101

ND 1949.719 (NJA 1949 s 449)

ND 1954.736

ND 1956.245

ND 1961.325

ND 1969.105

ND 1971.165

ND 1988.35

ND 1995.121

### **Nytt Juridiskt Arkiv (NJA)**

NJA 1949 s 449 (ND 1949.719)

NJA 1971 s 249

NJA 1977 s 49

## **Konventionstext**

International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading (The Hague Rules 1924) as amended by the Visby Protocol 1968, Haag-Visbyreglerna

Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (1993 revision) of the International Chamber of Commerce

United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea (1978), Hamburgreglerna