

NSAB 2015 – SVENSKA KOMMENTARER

MOTIV TILL OMARBETNING

NSAB 2015 kom till efter initiativ från främst det Norska Speditörsförbundet (NHO) som ville ha en förändring och anpassning av NSAB efter rådande utveckling. Den tidigare versionen av NSAB (NSAB 2000) hade förhandlats fram under åren 1995–1998 och eftersom transport- och logistikoperationer förändrats sedan dess fanns ett behov ansågs det. De danska och Finska Speditörsförbunden såg framförallt ett behov av att anpassa NSAB till CMR-konventionen och det Svenska Speditörsförbundet (STIF) såg att NSAB rent generellt borde anpassas till transporträtten som sådan och den utvecklingen som skett inom transporträtten, främst möjligheten till att använda elektroniska transportdokument.

Förhandlingarna som ledde fram till NSAB 2015 inleddes under 2012 mellan företrädare för nordiska speditörsförbundet (NSF) och transportköparna. Efter att de nordiska speditörsförbunden sinsemellan enats om ett förslag och utkast till förhandlingar med transportköparna bjöds transportköparnas representanter i varje land in av NSF till förhandlingar om ett nytt reviderat NSAB. För Sveriges del bjöds Näringslivets Transportråd (NTR) in till förhandlingarna men dessa avstod från att delta varpå transportköparna i Sverige kom att företrädas av Svenskt Näringsliv. Från svensk sida deltog Transportindustriförbundet som representant för speditörerna. Den 24 november 2015 skrev till slut samtliga parter under det dokument som förhandlats fram i en engelsk version och som sålunda låg till grund för de nationella versionerna i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Ett av syftena med nya NSAB 2015 var att modernisera bestämmelserna och anpassa regelverket till den verklighet som råder idag. I samband med detta togs även hänvisningen till FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services (1996) bort helt.

Efter överenskommelse mellan parterna trädde NSAB 2015 i kraft per den 1 januari 2016.

Efter en tids praxis kommer nu Transportindustriförbundet ut med dessa kommentarer vilka mer skall ses som ett dokument som lyfter fram och förklarar de ändringar som gjordes. Dessa ändringar kan komma att tolkas olika av domstolar i framtiden varpå dessa kommentarer skall ses som ett levande dokument vilket kan komma att kompletteras eller skrivas om i specifika delar om prejudicerande rättsfall kommer.

Stockholm 2019-01-18

Tommy Pilarp

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Dessa Allmänna Bestämmelser redogör för speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inkluderande speditörens ansvar under vid var tid gällande och tillämpliga internationella transporträttsliga konventioner såsom CIM (COTIF), CMR, Haag-Visbyreglerna och Montrealkonventionen, eller rättelser, ändringar, tilläggsprotokoll eller annex till någon sådan dylik tillämplig internationell transporträttslig konvention.

Specifika bestämmelser och/eller förordningar kan komma att äga tillämpning i enskilda medlemsländer beroende på nationell lagstiftning.

Artikeln ”inledande bestämmelser” har förtydligats i så mån att den nu anger att NSAB redogör för speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter *gentemot varandra*. Tidigare lydelse angav att NSAB redogjorde för speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter men inte specifikt att detta var *gentemot varandra* och även om det var underförstått har det nu förtydligats.

Vidare har det förtydligats till att även *rättelser, ändringar, tilläggsprotokoll eller annex* till tillämpliga internationella transporträttsliga konventioner äger tillämplighet på speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter, och inte bara de olika transporträttsliga konventionerna i sig. För flygtransporter har Warszawakonventionen bytts ut mot Montrealkonventionen och COTIF har lagts till som tillämplig internationell konvention vad gäller järnvägstransporter.

Ett nytt stycke har tagits in i artikeln (stycke 2) som anger att det kan komma att finnas skillnader mellan de fyra ländernas utgåvor beroende på om och hur vissa bestämmelser i NSAB tolkas av domstolarna i de olika länderna samt att i vissa fall nationell lagstiftning kan komma att äga företräde eller till och med åsidosätta en bestämmelse i NSAB. På så sätt anges att NSAB är ett nordiskt dokument så långt det går men att nationella skillnader i vissa avseenden kan komma att finnas på grund av just olika nationella lagstiftningar och / eller rättspraxis. Det är i sammanhanget viktigt att poängtera att NSAB inte är lagstiftning utan allmänna civilrättsliga villkor vilka enligt parterna skall äga tillämpning på ett uppdragsavtal men att NSAB inte kan äga företräde framför gällande rätt i tillämpligt land utan enbart komplettera nationell rätt.

Det är därför viktigt att använda respektive lands specifika utgåva i just det landet, och att den svenska utgåvan då används i Sverige, men även vara medveten om att svensk rättstillämpning och domstolarnas tolkning av NSAB kan under tid komma att skifta åt ena eller andra hållet.

§ 1.

TILLÄMPLIGHET

§1

Dessa bestämmelser kan enbart och uteslutande tillämpas av medlemmar av Nordiska Speditörsförbundet.

Efter tillkännagivande och godkännande av en medlemsorganisation i Nordiska Speditörsförbundet och med verkan för denna medlemsorganisations land kan även icke-medlemsföretag använda dessa bestämmelser.

Tidigare lydelse i §1 (tillämplighet) stadgade att bestämmelserna var tillämpliga för speditörer vilka var anslutna till ett nationellt förbund i NSF, i Sverige Transportindustriförbundet (STIF), samt för andra som avtalat om dessa.

Nuvarande lydelse i stycke 1 kom till efter initiativ från det danska speditörsförbundet (DASP) vilka önskade en exklusivitetsklausul och att enbart medlemmar anslutna till ett nationellt speditörsförbund skulle kunna tillämpa och hänvisa till NSAB vid avtal om tjänst (uppdragsavtal). Efter invändningar från främst det svenska speditörsförbundet (STIF), som inte såg någon mening eller nytta i att begränsa tillämpligheten av NSAB 2015 till enbart medlemmar i det nationella förbundet, lades stycke 2 fram. Huvudprincipen är således att enbart speditörer vilka är anslutna till ett nationellt förbund inom NSF kan tillämpa dessa bestämmelser. I Sverige gav dock det svenska förbundet redan på ett tidigt stadium ett tillkännagivande och godkännande av att även andra parter än förbundets medlemmar kan använda NSAB 2015 varför det i Sverige inte råder någon exklusivitet enligt stycke 1 utan alla parter på den svenska transport- och logistikmarknaden kan fritt tillämpa och hänvisa till NSAB 2015 med stöd av stycke 2

§2.

NÄTVERKSKLAUSUL

§ 2

Om avtal uttryckligen träffats om visst specifikt transportsätt, eller om det kan styrkas att förlust, minskning, skada eller försening har uppstått medan godset transporterades med visst specifikt transportsätt, skall speditörens ansvar regleras och bestämmas av för det specifika transportsättet tillämpliga lagbestämmelser och allmänt tillämpade transportvillkor i den mån dessa avviker från vad som stadgas i § 6 andra och tredje stycket eller §§ 15 – 21.

Nätverksklausulen som tidigare fanns i NSAB 2000 § 23 har i NSAB 2015 av rent pedagogiska och informativa skäl flyttats fram till § 2. På så sätt tydliggörs det förhållandet att om speditören ingår ett avtal om transport med en uppdragsgivare med visst transportslag (som t.ex. vägtransport) så äger bestämmelserna avsedda för denna transportslagtillämpning framför § 6 st 2 och 3 samt §§ 15 – 21 (i den mån dessa andra bestämmelser avviker från de nu nämnda). Övriga lydelse i NSAB 2015 äger dock tillämpning oaktat vilket specifikt transport-slag som det avtalats om (något som kan ställa till tillämpningssvårigheter vid internationella vägtransporter då CMR-konventionen inte medger avtalsvillkor som avviker från Konventionen). Detta gäller även om inget specifikt transportsätt avtalats om det kan styrkas att skadan uppstod under ett specifikt transportsätt (som t.ex. vägtransport).

Vidare har den tidigare hänvisningen till ”allmänt förekommande och godtagna transportvillkor” ändrats till att enbart omfatta ”allmänt tillämpade transportvillkor”. Den tidigare termen ”allmänt förekommande” samt speciellt ”godtagna” sågs som för vaga och oprecisa och därigenom oförutsägbara både för speditören och uppdragsgivaren.

På så sätt är förhoppningen att förutsägbarheten skall öka om vilka andra eventuella transportvillkor som kan komma att äga tillämpning då rekvisitet för detta är att de är ”allmänt tillämpade” istället för som tidigare ”förekommande” och ”godtagna”. Med ”tillämpade” skall ses att de skall motsvara eller leva upp till kravet på branschpraxis som båda parter kan förväntas känna till och vara medvetna om utan någon specifik hänvisning till.

§ 3**A. Tjänster**

Speditörens uppdrag kan omfatta:

- transport av gods, agent- och förmedlingstjänster,
- logistiktjänster, leverans- och supply chain services samt rådgivning,
- lagring av gods och lagerhanteringstjänster,
- stuvningstjänster (lastning och lossning) samt skeppsmäkleri,
- övriga tjänster såsom – men ej begränsat till – tullklarering, andra tull och momsrelaterade tjänster, medverkan vid fullgörelse av uppdragsgivarens offentligt rättsliga förpliktelser, assistans med hantering av försäkringsrelaterade frågor samt assistans avseende export- och importdokumentation.

B. Speditören som avtalsslutande part

1) Speditören ansvarar som avtalsslutande part i enlighet med §§ 2 och 15–21 för de tjänster som speditören åtar sig att genomföra, med undantag för tjänster vilka faller in under § 3 C nedan. Utöver detta ansvarar speditören för andra kontraktsparter vilka speditören anlitat för att utföra uppdraget å speditörens vägnar.

2) Dessa bestämmelser skall äga samma tillämpning såväl för andra parter som speditören anlitat för att fullgöra det avtalade uppdraget som för speditören själv, oavsett grunderna för uppdragsgivares krav mot speditören eller sådan annan part. Den sammanlagda ansvarsskyldigheten för speditören och sådan annan part är begränsad till och kan ej överstiga speditörens ansvar i enlighet med dessa bestämmelser.

C. Speditören som förmedlare

Oberoende av §3 B.1 ovan kan speditören i enlighet med §§ 22 – 24 nedan åta sig att tillhandahålla tjänsten – helt eller delvis - som förmedlare under förutsättning att speditören inte åtar sig utförandet av tjänsten i eget namn eller egens räkning och under förutsättning av att speditören klargör för uppdragsgivaren att tjänsterna utförs enbart som förmedlare. Såsom förmedlare ansvarar speditören ej för andra parter än för sina egna anställda.

D. Lagring

Speditörens ansvar vid lagrings- eller depositionsuppdrag regleras i § 25 nedan.

E. Allmän praxis o dyl.

Utöver vad som uttryckligen avtalats, skall allmän praxis och allmänna vedertagna villkor äga tillämpning i den mån de inte avviker från dessa bestämmelser.

Speditörens 'tjänst', § 3 A.

Om ett av syftena med nya NSAB 2015 var att modernisera bestämmelserna ansågs det som än mer viktigt att så långt som möjligt mer tydligt och klart definiera speditörens 'uppdrag'. Det framfördes internt inom speditörsdelegationen att det fanns en uppenbar risk att 'tjänster' vilka utfördes utan att dessa omfattades av definitionen av 'uppdraget' i NSAB 2000 inte kunde regleras med stöd av NSAB 2000 vid en tvist även om NSAB 2000 uttryckligen hade hänvisats till av speditören. Sålunda har definitionen av 'uppdraget' utvidgats till att mer precist omfatta inte bara vad speditören gör idag utan även vad han kan tänkas komma att utföra under den tid som NSAB 2015 skall äga tillämpning. Själva

termen 'uppdrag' har dessutom bytts ut mot 'tjänst' vilket sågs som mer tydligt då en 'tjänst' kan utföras utan att ett tydligt 'uppdrag' getts. En 'tjänst' som speditören utför inom ramen för ett 'uppdragsavtal' med uppdragsgivaren kan då omfattas av bestämmelserna i NSAB 2015 även om denna 'tjänst' inte specifikt avtalats om, så länge den kan anses ligga inom ramen för avtalet mellan speditören och uppdragsgivaren.

I styckets första strecksats har *agent- och förmedlingstjänster* har lagts till. - I styckets andra strecksats har *logistik tjänster, leverans- och supply chain services samt rådgivning* lagts in och i styckets tredje strecksats (tidigare strecksats två) har utöver lagring av gods även *lagerhanteringstjänster* lagts till. Vidare har en ny strecksats fyra lagts till och omfattar nu *stuvningstjänster* (lastning och lossning) samt *skeppsmäkleri*.

Speditörens roll, § 3 B och C

Tidigare upplevdes det av flera aktörer på marknaden som oklart när speditören agerade som 'transportör' och när denne agerade som 'förmedlare'. Själva termen 'transportör' bidrog säkert till denna oklarhet då en speditör aldrig utför själva transporten själv utan alltid anlitar en faktisk, utförande transportör som underleverantör. För att undvika att terminologin bidrar till oklarheter så har termen 'transportör' och 'transportöransvar' bytts ut till 'avtalslutande part' och 'ansvar som avtalslutande part'.

Det hela har nu förtydligats och speditören agerar endast, och ansvarar då som, förmedlare i de fall detta har gjorts klart och tydligt för uppdragsgivaren och speditören dessutom varken offererar tjänsten i eget namn eller tar betalt för den i eget namn.

För 'normalfallet' förväntas sålunda speditören agera såsom och ansvara som 'avtalslutande part' vilket i all väsentlighet motsvarar det tidigare transportöransvaret i NSAB 2000.

Allmän praxis o dyl, 3 E

Detta stycke är nytt och har efter förhandlingar mellan parterna lagts till i NSAB2015 och kan sägas inkorporera allmänt handelsbruk *i den mån de inte avviker från NSAB 2015*. Det kan således vara på plats att vara medveten om vad allmänt handelsbruk kan sägas vara och om huruvida ett allmänt handelsbruk skulle kunna äga tillämpning eller ej, vilket är beroende av om det avviker från NSAB 2015 eller ej. Bestämmelsen är även i överensstämmelse med termen "allmänt tillämpade transportvillkor" i § 2 ovan.

§4.

UPPDRAGSGIVAREN

§ 4

Med uppdragsgivaren förstås i dessa bestämmelser den part som träffat avtal med speditören eller den part som övertagit uppdragsgivarens rättigheter gentemot speditören. Uppdragsgivarens ansvar regleras i § 26 i dessa bestämmelser.

Tidigare definierades uppdragsgivaren i NSAB 2000 som den part vilken hade träffat avtalet med speditören eller "den som trätt i uppdragsgivarens ställe". Definitionen av uppdragsgivaren i NSAB 2000 på engelska är i NSAB 2015 oförändrad och definierar uppdragsgivaren till den som "has

concluded a contract with the freight forwarder, or that has acquired the rights of that party.”. Ordalydelsen ”has aquired the rights of that party” ansågs inte vara detsamma som ”trätt i uppdragsgivarens ställe” varför ordalydelsen i NSAB 2015 ändrades till ” part som övertagit uppdragsgivarens rättigheter”.

ALLMÄNNA VILLKOR

§ 5

UTFÖRANDET AV UPPDRAGET

§ 5

Parterna erkänner betydelsen av och skall förse varandra med den information som är nödvändig för utförandet eller fullgörandet av uppdraget. Speditören åtar sig att utföra tjänster, att hämta, ta tillvara och ombesörja hantering av godset i enlighet med de avtalade villkoren samt på ett för uppdragsgivaren ändamålsenligt sätt med allmänt vedertagna transportmedel och transportleder.

Ett avtal om transport eller andra tjänster mellan speditören och uppdragsgivaren styrkt av elektroniska transportdokument skall anses ingånget endast när en elektronisk kvittens som inkluderar en bekräftelse har ställts ut av speditören.

Instruktioner till speditören beträffande uppdragets omfattning skall lämnas direkt till speditören. Information i faktura om att gods har sålts kontant mot efterkrav eller om visst varuvärde angivits i försändningsinstruktionerna innebär inte att speditören getts i uppdrag att eller åtagit sig att inkassera fakturabeloppet eller teckna försäkring.

Om annat ej avtalats är det uppdragsgivarens ansvar och förpliktelse att tillse att godset lastas och lossas och det är speditörens ansvar och förpliktelse att tillse att godset stuvats och säkras.

I första stycket har det lagts till att parterna erkänner betydelsen av och skall förse varandra med den information som är nödvändig för utförandet eller fullgörandet av uppdraget. Vidare har i mening två lydelsen ”utföra tjänster” lagts till och ”avhämta” och ”omhändertä” har bytts ut till ”att hämta samt ”ta tillvara”. Lydelsen ”Låta transportera gods” har bytts ut mot ”ombesörja hantering av godset i enlighet med de avtalade villkoren”. Vidare har ”brukade” byts ut mot ”vedertagna” samt ”transportvägar” byts ut mot ”transportleder”

Stycke två är nytt och möjliggör användandet av elektroniska transportdokument mellan uppdragsgivaren och speditören samt anger även villkoren för när ett elektroniskt avtal skall ses som ingånget och rättsligt bindande parterna emellan.

Stycke tre har enbart redigerats editorielt utan att någon materiell förändring har skett. Det har lagts till och förtydligats att gods kan ha sålts ”kontant” mot efterkrav istället för som tidigare enbart stå vad som gäller om gods sålts mot efterkrav. Vidare har ”värdeuppgift” ändrats till ”visst varuvärde”.

Stycke fyra är nytt och försöker definiera tidpunkten eller brytpunkten för ansvarsövergången från uppdragsgivare till speditör. Tidpunkten för ansvarsövergången skall vara när godset fysiskt sett har lastats ombord eller lossas. Ansvaret för själva lastningen alternativt lossningen ligger då på uppdragsgivaren. Efter att godset lastats är det speditören som ansvarar för att det surras och säkras.

Ett exempel skulle kunna vara gods som skall transporteras med lastbil. Ansvar för att ”lasta” godset ligger på uppdragsgivaren som ansvarar för att terminalens personal drar godset ut till lastkajen och upp på rampen. Efter det övertar speditören ansvaret för att godset surras alternativt säkras inne i själva lastbäraren, i detta fall trailern. Ansvar för att godset är surrat och säkrat inne i själva förpackningen ligger på uppdragsgivaren enligt artikel 26.b). Omvänt gäller att speditören ansvarar för godset när det dras ut ur lastbilen och på lastkajen men att terminalen (och uppdragsgivaren) ansvarar för godset från att det dras från lastkaj in i terminal.

§ 6

Det är speditörens skyldighet att styrka att han inom ramen för avtalet tillvaratagit uppdragsgivarens intresse med omsorg.

Speditören äger ej rätt att åberopa de regler i dessa bestämmelser som befriar eller begränsar hans ansvar eller som ändrar bevisbördan om det kan styrkas att speditören själv eller dennes anställda, eller speditörens underleverantör, uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet orsakat skadan, förseningen, eller annan förlust, om annat ej stadgas i § 2.

Om de exakta omständigheterna som orsakade eller resulterade i förlusten av, minskningen av, skada på eller försening av godset, under den tid godset var i speditörens besittning inte kan fastställas, skall detta i sig självt inte anses utgöra grov vårdslöshet från speditörens sida.

Tidigare angavs i stycke ett att det ”åvilar” speditören att styrka att han inom ramen för avtalet tillvaratagit uppdragsgivarens intresse med omsorg. Termen ”åvilar” ansågs vid förhandlingarna inte vara starkt nog varför det nu har förtydligats med att det är speditörens ”skyldighet” att styrka detta.

Enligt tidigare stycke 2 i NSAB 2000 skedde ansvarsgenombrott om speditören eller någon som denne svarar för (som underleverantör eller anställd) med uppsåt orsakat dröjsmål, skada eller annan förlust såvida inte annat framgår av dåvarande § 23 (Nätverksprincipen). Det skall i sammanhanget nämnas att den engelska lydelsen i NSAB 2000 angav ansvarsgenombrott om speditören eller någon denne svarar för orsakat händelsen ”willfully”. Willfully skulle kunna betecknas som en medveten vilja att utföra en handling medan ”uppsåt” snarare torde motsvaras av ”intent”. Det är sålunda inte säkert att den tidigare svenska lydelsen ”uppsåt” verkligen motsvaras av dåvarande engelska lydelse ”willfully” då det inte är säkert att någon har uppsåt att orsaka en skada även om de medvetet utför handlingen.

Vid förhandlingarna uttryckte transportköparnas representanter ett starkt krav på att detta ansvars-genombrott ska ske vid grov vårdslöshet (”gross negligence”). I ett av de första interna arbets-utkasterna skrevs också att speditörens ansvar skulle brytas igenom vid grov vårdslöshet och detta skulle inkludera även om speditörens anställda orsakat skadan med grov vårdslöshet.

Lydelse överenskommen om mellan parterna 2014-11-28

The freight forwarder may not invoke the rules in these conditions which exonerate him from or limit his liability, or alter the burden of proof, if it is proven that the freight forwarder himself or his own employees have wilfully or grossly negligent caused damage, delay or other loss, unless otherwise stated in § 1A.

Efter senare invändningar från speditörsförbunden i Norge, Danmark och Finland ändrades texten till att stadga att speditörens ansvarsbegränsning gentemot uppdragsgivaren skulle brytas vid grov vårdslöshet (”gross negligent”) när speditören eller dennes anställdas orsakat skadan medan det om skadan orsakats av speditörens underleverantör (som t.ex. en transportör eller lagerhållare) speditörens

ansvarsbegränsning skulle brytas förts om underleverantören orsakat skadan med en ”medveten vilja ”wilfully”)

Lydelse engelsk version av NSAB 2015

The freight forwarder may not invoke the rules in these conditions which exonerate him from or limit his liability, or alter the burden of proof, if it is proven that the freight forwarder's subcontractor has wilfully, or the freight forwarder himself or his own employees have wilfully or grossly negligent, caused the damage, delay or other loss, unless otherwise stated in § 2.

Den svenska speditörsdelegationen menade att eftersom speditören i princip aldrig själv utför sina uppdrag utan i sin tur alltid anlitar en underleverantör för utförandet av tjänsten, oavsett vad denna tjänst är, en lydelse som skulle kräva att speditörens underleverantör måste ha orsakat skadan med medveten vilja (”wilfully”) för speditörens ansvar ej skulle vara begränsat samtidigt som detta ansvar ej kan begränsas om speditören själv orsakar skadan med enbart grov vårdslöshet föll på sin egen orimlighet. Den svenska speditörsdelegationen pekade även på att NSAB 2015 i § 3 B.1 faktiskt stadgar att speditören ansvarar för andra kontraktsparter vilka speditören anlitat för att utföra uppdraget

3 B. Speditören som avtalsslutande part

1) Speditören ansvarar som avtalsslutande part i enlighet med §§ 2 och 15–21 för de tjänster som speditören åtar sig att genomföra, med undantag för tjänster vilka faller in under § 3 C nedan. Utöver detta ansvarar speditören för andra kontraktsparter vilka speditören anlitat för att utföra uppdraget å speditörens vägnar

Sålunda har den svenska versionen av NSAB 2015 baserats på den lydelse som överenskoms 2014-11-28 och som stadgar att speditörens ansvarsbegränsning inte kan åberopas gentemot uppdrags-givaren om skada, försening eller annan förlust orsakats med grov vårdslöshet av speditören, dennes anställda eller underleverantörer (såsom faktisk utförande transportör eller lagerhållare).

Det föreligger här således en skillnad mellan den engelska lydelsen och den svenska. För transportköparna torde den svenska lydelsen vara att föredra medan svenska speditörer så länge de har en speditörsansvarsförsäkring som täcker ansvar enligt NSAB 2015 inte exponerar sig för någon större risk. I svensk rättstillämpning har dessutom domstolarna tenderat att likställa grov vårdslöshet med en medveten vilja vilket tyder på att rekvisitet för att ansvarsbegränsningen ej längre skall gälla i praxis snarare är grov vårdslöshet som i en medveten vilja än ett strikt uppsåt.

§ 7

Speditören skall säkerställa att godset hämtas, transporteras och levereras inom skälig tid (utan tidslöfte). Vid bedömning av vad som utgör sådan skälig tid skall hänsyn tas till den information avseende förväntad tidpunkt för avhämtning, transport och leverans som speditören uppgett i sin marknadsföring eller i samband med avtalets ingående.

Speditören skall ansvara (med tidslöfte) för att godset hämtas, transporteras och levereras inom den tid som:

- skriftligen överenskommits om som en särskild transport med tidslöfte, eller*
- avgetts skriftligen av uppdragsgivaren som ett avtalsvillkor vilket uttryckligen accepterats av speditören, eller*
- presenterats av speditören i ett skriftligt anbud som accepterats av uppdragsgivaren.*

Skillnaden mellan tidigare NSAB 2000 och NSAB 2015 är främst att i nu gällande lydelse i NSAB 2015 har det lagts till ett ansvar för speditören att även hämta upp godset i tid. Tidigare NSAB 2000 innebar enbart ett ansvar för speditören att 'leverera i tid' men då skada kan uppstå om gods inte hämtas i tid (även om det senare skulle levereras i tid) ansvarar nu speditören även för att avhämtningen sker i tid.

§ 8

Om det blir nödvändigt för speditören vid utförandet av uppdraget att agera utan att först inhämta instruktioner, skall han anses göra detta på uppdragsgivarens risk och för dennes räkning.

För den händelserisk för värdeminskning av omhändertaget gods uppstår eller på grund av godsets beskaffenhet, fara för person, egendom eller miljö uppstår och uppdragsgivaren ej kan nås, eller om denne, efter att ha blivit anmodad om att avlägsna godset ej ombesörjer detta, äger speditören rätt att vidta nödvändiga åtgärder avseende godset samt, om så bedöms vara nödvändigt, försälja godset på ett ändamålsenligt sätt. Speditören äger vidare rätt att, beroende på omständigheterna, samt utan vidare varsel, för uppdragsgivarens räkning försälja, oskadliggöra eller förstöra gods som riskerar att utsättas för avsevärd värdeminskning eller förlora helt i värde, eller som kan ge upphov till överhängande fara.

Efter att avdrag gjorts för skäligena omkostnader i samband med försäljningen skall försäljningslikviden omedelbart redovisas till uppdragsgivaren.

Speditören skall snarast möjligt underrätta uppdragsgivaren om åtgärder som vidtagits samt om så begärs tillhandahålla dokumentation för eventuella omkostnader anknutna härmed, såväl som styrka att han utövat tillbörlig omsorg för att begränsa omkostnader och risker.

För dylika omkostnader har speditören rätt att debitera särskild omkostnadsavgift.

§ 9

Speditören har en skyldighet att skyndsamt underrätta uppdragsgivaren samt reklamera gentemot tredje part om gods skadats, försenats eller om annan förlust orsakats av åtgärder eller försummelse av tredje part men enbart om speditören eller dennes egna anställda hade kännedom om eller borde ha haft kännedom om sådan skada, dröjsmål eller förlust. Under sådan förutsättning skall speditören informera uppdragsgivaren och rådgöra med denne för att kunna vidta åtgärder som är nödvändiga för att säkra uppdragsgivarens krav på ersättning från den part som orsakat eller ansvarar för skadan eller förlusten i fråga, och skall vidare efter begäran av uppdragsgivaren bistå denne i dennes mellanhand med denne tredje part.

Om så begärs skall speditören överlåta alla de rättigheter och krav som speditören kan ha som följd av speditörens avtal med tredje part, till uppdragsgivaren.

§ 10

Speditörens anbud är grundat på uppgifter av betydelse för uppdraget vilka tillhandahållits speditören av uppdragsgivaren eller annars på omständigheter som speditören kan utgå ifrån är de normala för det avsedda uppdraget.

§ 11

Oaktat uppdragsgivarens förpliktelse gällande betalning under ett köpavtal eller transportavtal med andra parter än speditören har uppdragsgivaren en skyldighet att vid begäran, och med hänsyn tagen till avtalade villkor, erlægga likvid för speditörens

utestående fordran enligt uppdragsavtalet (arvode, förskottsbetalning, ersättning för utlägg) inklusive förskottsbetalning till speditören för dylika omkostnader, mot tillbörlig dokumentation.

Om inte annat avtals om gäller – när gods ej har avlevererats för transport i enlighet med avtalsvillkoren och uppdraget således ej kan utföras helt eller delvis på det sätt som avtalats, och ytterligare i händelse av att uppdraget avbryts och ej kan genomföras på det sätt som avtalats på grund av omständigheter utanför speditörens eller dennes underleverantörers kontroll äger speditören, om annat ej avtalats, rätt att erhålla överenskommen fraktkostnad och annat arvode med avdrag för vad speditören har sparats in eller rimligtvis borde ha sparats in genom att ej behöva fullfölja avtalet.

Ovan nämnda skall även äga tillämpning för de fall speditören medgivit uppdragsgivaren anstånd med betalning till dess godset anländer till destinationsorten.

§ 12

För tjänster som är uppenbart nödvändiga utöver de som uttryckligen avtalats eller normalt följer av speditörens uppdrag, inklusive ytterligare omkostnader för av speditören utförda tjänster men inom ramen för avtalet och uppdraget, är speditören berättigad till ytterligare ersättning. Sådan ersättning skall beräknas i enlighet med samma principer som gäller för tjänster vilka överenskommit om inom avtalets omfattning.

§§ 8 – 12 ersätter de tidigare §§ 8–13 i NSAB 2000. Det har inte skett några materiella ändringar i texten som endast har redigerats för att göra parternas rättigheter och skyldigheter enligt dessa bestämmelser mer tydliga.

§§ 8-12 i NSAB 2015 skrevs av den svenska speditörsrepresentanten och antogs av parterna vid förhandlingarna.

§ 13

KONFIDENTIALITET OCH INFORMATIONSSÄKERHET

§ 13

Parterna förpliktar sig till att behandla all väsentlig information som part mottagit från andra parten som konfidentiell.

Vardera parten ansvarar för att dess anställda samt rådgivare efterlever parts förpliktelser som följer av speditörsavtalet.

Parterna skall vidta lämpliga tekniska såväl som organisatoriska åtgärder för att säkerställa informationssäkerheten avseende dess tjänster samt vad avser lagring och användande av information som behandlas i dess informationssystem, med hänsyn tagen till säkerhet i funktioner, telekommunikation, hårdvara och mjukvara såväl som datainnehållets konfidentialitet och integritet.

All tillgång till speditörens eller uppdragsgivares informationssystem måste hanteras på ett sätt som skyddar säkerheten i det tillgängliggjorda informationssystemet.

Parterna skall utöva rimlig omsorg vid uppfyllandet av ovan nämnda förpliktelser med hänsyn till tillgänglig teknologi samt de risker och kostnader detta kan medföra.

Ovan nämnda förpliktelser i denna § 13 skall äga fortsatt tillämpning mellan speditören och uppdragsgivaren även efter att avtalet parterna mellan upphört att gälla, löpt ut eller sagts upp.

§ 13 är en helt ny artikel som reglerar hanteringen av den information parterna ger varandra för uppdragets utförande (vilket för speditörens del avser de tjänster som omfattas av § 3 samt lydelsen i § 5 som äger tillämpning på båda parter). Artikeln kom till på initiativ av den finska samt svenska speditörs-representanten som även gemensamt skrev det utkast som parterna i förhandlingen enades om.

De upplysningar och information som endera parten ger till andra parten skall av mottagande part behandlas konfidentiellt och ses som konfidentiell information. Exempel på information som en speditör ger uppdragsgivaren och vill att uppdragsgivaren håller konfidentiell kan till exempel vara prisuppgifter, transportupplägg och / eller tidtabeller. Detta betyder att uppdragsgivaren till exempel ges ett ansvar för att inte vidarebefordra prisuppgifter till en konkurrerande speditör i ett anbudsförfarande för att på så sätt försöka få ett lägre pris.

§14.

RETENTIONSRÄTT SAMT PANTRÄTT

§ 14

Speditören har retentionsrätt samt panträtt i gods som är under dennes kontroll för alla å godset vilande kostnader – vederlag och lagerhyra inräknat – samt för speditörens alla övriga fordringar på uppdragsgivaren härrörande från uppdrag i enlighet med § 3 ovan.

För den händelse godset förloras eller förstörs har speditören motsvarande rätt avseende ersättning från försäkringsbolag, transportör eller annan part.

För den händelse speditörens fordran ej regleras äger denne rätt att på ett betryggande sätt låta ombesörja försäljning av så stor del av godset som behövs, helt eller delvis, för att täcka speditörens samlade fordringar inklusive omkostnader. Speditören skall, om möjligt i god tid underrätta uppdragsgivaren om de åtgärder speditören avser att vidta gällande godsets försäljning.

Panträtts-klausulen i NSAB 2000 har i NSAB 2015 i stort sett behållits intakt med det väsentliga tillägget att retentionsrätten nu skrivits in inte bara i bestämmelsens rubrik utan även i dess lydelse. Ett förtydligande av att även retentionsrätten omfattas av bestämmelserna i §14 ses som en klar förbättring jämfört med tidigare.

Retentionsrätten ger en näringsidkare, som en speditör, rätten att under vissa förutsättningar sälja gods som denne (speditören) har i sin besittning om fordran för arbete eller förvaring på godset inte erlagts av 'ägaren' till godset. Även om stycke tre kan sägas vara en beskrivning av retentionsrätten sågs det som viktigt av samtliga parter både på transportköpare- och speditörssidan att faktiskt inkorporera själva ordet 'retentionsrätt' i både rubriken och bestämmelsens lydelse. .

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

§ 15

Speditören ansvarar som avtalsslutande part i enlighet med § 2 och §§ 16 – 21 för förlust av, minskning av eller skada på gods som inträffar eller orsakas från den tidpunkt godset mottas för befordran till dess godset avlämnats, samt för försening av avhämtning eller leverans.

Om det på grund av omständighet utanför speditörens kontroll är eller blir omöjligt för speditören att fullfölja uppdraget på det sätt som överenskommits, eller där omständigheterna förhindrar speditören att utlämna godset efter att det ankommit till angiven leveransort, ansvarar speditören för godset i enlighet med § 6 stycke 1 om inte annat överenskommits med uppdragsgivaren.

I stycke 1 har nu ett specifikt ansvar lagts till för försening av avhämtning (av gods) vilket betyder att om skada uppstår efter att godset skulle ha avhämtats, speditören ansvarar för denna skada (enligt §§ 16-21). Detta stämmer även överens med lydelsen i § 7 som anger att speditören ansvarar för att godset hämtas upp i tid.

Av vikt är det att uppmärksamma att den tidigare ”15-dagars” regeln (om fortsatt transportöransvar) i NSAB2000 § 15 är borttagen och i nuvarande NSAB 2015 är ersatt med en omsorgs- och vårdnadsplikt (med hänvisning till § 6 st 1).

§ 16

Ansvar föreligger ej om förlust, minskning, skada eller försening orsakats av:

- a) uppdragsgivarens fel eller försummelse,*
- b) hantering, lastning, stuvning, säkring eller lossning av godset utförd av uppdragsgivaren eller någon som agerar för uppdragsgivarens räkning,*
- c) om godsets inneboende beskaffenhet att lätt skadas såsom tex, genom bräckage, läckage, självantändning, förruttelse, rost, jäsning, avdunstning eller genom känslighet för köld, värme eller fukt.*
- d) frånvaro av eller bristfällig förpackning,*
- e) felaktig eller ofullständig adressering eller märkning av godset,*
- f) felaktiga eller ofullständiga uppgifter om godset,*
- g) användandet av öppet transportmedel när så är normalt förekommande eller har avtalats om,*
- h) förhållanden som speditören ej kunnat undvika och vars följder och konsekvenser denne ej kunnat förhindra eller förebygga.*

Om ej annat specifikt överenskommits om ansvarar speditören ej för pengar, värdepapper och/eller andra dyrbarheter.

I nuvarande punkt b) har tidigare ”handhavande” bytts ut mot ”hantering” samt lydelsen säkring (av godset) lagts till. Enligt huvudprincipen i § 5 st. 4 är det speditörens ansvar att säkra godset efter att det överlämnats till speditören genom att det lastats ombord (något som uppdragsgivaren svarar för). Om uppdragsgivaren däremot säkrar godset på eget initiativ och utan instruktion därom från speditören svarar då istället uppdragsgivaren för denna säkring (enligt § 26 b)).

Vidare har i NSAB 2015 en ny punkt g) lagts till gällande ansvar vid transport med ”öppet transportmedel”. Det skall motsvara gällande lydelse i CMR-konventionen (§ 17 4. a) samt i Sverige

Lagen om Inrikes Vägtransport § 29 a). Lydelsen anger att om en transport sker utan presenning och detta är vanligt förekommande eller har avtalats om, speditören ej ansvarar för skador på godset som uppstod på grund av att presenning ej täckte godset.

I punkt h) har ”konsekvenser” samt ”förhindra” lagts till.

Ordalydelsen i sista stycket har lagts om för att förtydliga att speditören ej ansvarar för pengar, värdepapper eller andra dyrbarheter med mindre än att det specifikt överenskommits om.

§ 17

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets fakturavärde om det ej kan styrkas att marknadsvärdet eller det gängse värde av gods av liknande art och beskaffenhet vid den ort och vid den tidpunkt som speditören övertog godset var annorlunda än fakturavärdet med beaktande av att uppdragsgivaren har att styrka att godset inte har något restvärde. Ersättning utgår inte för antikvärde, affektionsvärde eller annat speciellt eller särskilt värde.

Därjämte ersätts fraktkostnader, tullavgifter och andra utlägg förknippade med transporten av det gods som gått förlorat. Utöver detta är speditören inte förpliktad att utge någon ersättning såsom för förlorad handelsvinst, förlust av marknad eller annan förlust av vad slag det vara må.

I st. 1 har lydelsen ’med beaktande av att uppdragsgivaren har att styrka att godset inte har något restvärde’ lagts till vilket betyder att speditörens ansvar kan vara lägre än fakturavärdet om det kan antas finnas ett restvärde och uppdragsgivaren inte kan styrka motsatsen. Huvudregeln är fortsatt att speditörens ansvar och skyldighet att ersätta uppdragsgivaren enligt § 17 skall vara baserad på godsets fakturavärde men att om speditören anser att ett restvärde finns, uppdragsgivaren har att styrka att restvärde ej finns och om så ej kan styrkas av uppdragsgivaren, detta restvärde skall ligga till grund för ersättningen istället för fakturavärdet.

I st. 2 har den tidigare formuleringen ”i samband med transporten” ändrats till ”förknippade med transporten”. Detta för att bättre stämma överens med rättspraxis i Sverige där domstolarna ansett att alla fordringar som har ett sakligt samband med transporten skall omfattas av bestämmelserna. Det betyder att ett ansvar finns för ’skador’ oavsett om dessa uppkommit ’i samband med transporten’ (vilket kan tolkas som under själva transporten) eller inte så längre de är ’förknippade med transporten’.

§ 18

Ersättning för skada på gods skall utges med ett belopp som motsvarar värdeminskningen. Beloppet framräknas genom tillämpning av den procentsats varmed godset minskat i värde i förhållande till godsets värde enligt § 17 stycke 1. Utöver detta utgår ersättning i motsvarande mån även för kostnader i enlighet med § 17 stycke 2, mening 1 men utöver detta är speditören inte förpliktad att utge någon ytterligare ersättning.

Ingen ändring har gjorts utan artikeln kvarstår oförändrad.

§ 19

Försening

A. Om godset hämtas upp, transporteras eller avlämnas för sent i enlighet med § 7 stycke 1 skall speditören ersätta uppdragsgivaren för sådana direkta och skäligen kostnader som vid avtalets ingående rimligtvis kunde ha förutsetts som en sannolik följd av en försening, dock med ett belopp ej överstigande avtalade fraktkostnader eller annan avtalad ersättning.

B. I de fall avtal har träffats om transport med tidslöfte, i enlighet med § 7 stycke 2, och den avtalade tiden för transport överskridits, skall speditören, om ej annat avtalats, kreditera uppdragsgivaren frakten eller annan avtalad ersättning för transporten. Ovan nämnda skall dock ej äga tillämpning för den händelse förseningen orsakats av en omständighet utanför speditörens kontroll, med undantag för transporter inom Europa där speditören även ansvarar för omständigheter vilka låg inom av speditören anlidade underleverantörers kontroll. Uppdragsgivaren skall anses ha lidit en förlust motsvarande fraktkostnaden såvitt det ej kan styrkas att förlusten understiger detta belopp, i vilket fall enbart detta lägre belopp skall krediteras uppdragsgivaren.

Denna artikel har ersatt den tidigare artikel 19 som tagits bort i sin helhet. Enligt den tidigare artikel 19 i NSAB 2000 övergick äganderätten avseende godset till speditören om denne så begärde och denne hade ersatt uppdragsgivaren till fullo (fullt fakturavärde). Denna äganderätt till godset för speditören togs bort helt och hållet av förhandlingsgruppen på begäran av transportköparnas delegation. I gengäld infördes i § 17 st. 1 (se ovan) ett tydligt krav på uppdragsgivaren att styrka att godset inte har något restvärde, något som torde leda till att godsets fulla värde (fakturavärde) aldrig blir föremål för ersättning då restvärde nästan alltid finns varför denna äganderätt då i praktiken inte blir aktuell.

I punkt a) har det lagts till ”avhämtas” samt ”transporteras” då gamla NSAB 2000 enbart stadgade ansvar vid ”avlämnande”. På så sätt breddas ansvaret och stämmer överens med § 7 samt § 15 st. 1.

I NSAB 2015 lades även ytterligare till att direkta och skäligen kostnader ersätts om de ”rimligtvis” kunnat förutses. Vidare har det förtydligats att det gäller avtalade ”fraktkostnader” och annan ”avtalad” ersättning. Kostnaden som kan bli föremål för ersättning måste först ha *avtalats om*, något som nu förtydligas och klargörs.

I punkt b) har texten förtydligats och har lagts till att uppdragsgivaren i huvudfallet skall presumeras ha lidit åtminstone en förlust motsvarande fraktkostnaden med mindre än att speditören kan styrka att förlusten understiger fraktkostnaden, i vilket fall det lägre beloppet skall ersättas.

§ 20

Totalförlust vid försening

A. Uppdragsgivaren äger rätt till ersättning som om godset har förlorats om utlämning ej äger rum inom:

– för internationella vägtransporter, inom trettio (30) dagar efter utgången av avtalad tidsperiod, eller, om någon särskild tidsperiod ej avtalats, inom sextio (60) dagar från det att speditören mottog godset för befordran.

– för andra transportsätt, inom sextio (60) dagar efter utgången av den tidpunkt godset borde ha anlänt.

Uppdragsgivaren äger ej rätt till ersättning för totalförlust om speditören inom ovan angivna tidsperioder kan styrka att godset ej är förlorat och kan utlämnas inom en rimlig tidsperiod.

B. I fall av felmärkning eller leverans till fel destination skall speditören vidta skäligen åtgärder för att transportera godset till dess ursprungliga bestämmelseort med samma eller likvärdigt transportslag som det som ursprungligen avtalats eller det som har använts av speditören. För den händelse speditören på grund av omständigheter som ligger inom dennes kontroll är förhindrad att transportera godset till dess ursprungliga bestämmelseort, skall speditören ersätta uppdragsgivaren motsvarande godsets fulla värde i enlighet med §§ 17 och 18 vid den destinationsort och tidpunkt som ursprungligen avtalats men har därutöver inga ytterligare förpliktelser eller ansvar eller skyldighet att ersätta eller kompensera eventuella ytterligare kostnader hänförliga till godset oavsett omständigheterna.

Denna artikel motsvarar tidigare artikel 20 i NSAB 2000. Artikeln har fått en ny paragraf b) som reglerar speditörens ansvar vid felsändning av varor.

Huvudregeln stadgar ett ansvar för speditören att transportera gods som levererats till fel destination om detta skett t.ex. på grund av att godset felaktigt märkts. Enligt § 26 a) och b) kan dock speditören hållas ansvarsfri för detta om felmärkningen beror på uppdragsgivaren (§ 26 b) alternativt leverans skett till felaktig destination på grund av felaktiga eller ofullständiga uppgifter från uppdragsgivaren (§ 26 a). Det ankommer på speditören att styrka att felaktig leverans skett på grund av omständighet som uppdragsgivaren svarar för och i annat fall presumeras transporten ha skett till fel destination på grund av omständighet som speditören svarar för.

Om det enligt uppdragsavtalet framgår att uppdragsgivaren skall märka godset men att gods lämnas till speditören omärkt och speditören märker upp godset är det viktigt att speditören först klargör om denna uppmärkning av godset skall anses som en tjänst som speditören ansvarar för eller som en tjänst som denne utför för uppdragsgivarens räkning och ansvar.

Om det på grund av omständigheter över vilka speditören ej kan råda över är omöjligt att transportera godset till dess rätta destination, och om presumptionen är att transporten skedde till fel destinationsort på grund av en omständighet som speditören ansvarar för, skall speditören ersätta uppdragsgivaren för godsets värde enligt §§ 17 och 18 och kan således ej begränsa ansvaret enligt § 21.

§ 21

A. För förlust av, minskning av eller skada på gods skall speditörens ansvar vara begränsat till 8.33 SDR per kilo (bruttovikt) avseende den förlorade, minskade eller skadade delen av godset.

B. För försening avseende avhämtning, transport eller avlämning av gods skall speditörens ansvar vara begränsat till ett belopp motsvarande fraktkostnaden.

C. För all övrig förlust skall speditörens ansvar vara begränsat till 100 000 SDR för varje uppdrag.

D. Om speciellt leveransintresse avtalats kan krav på ersättning för ytterligare styrkt förlust eller skada framställas, upp till det totala beloppet motsvarande det avtalade speciella leveransintresset oberoende av i punkterna A-C ovan angivna ersättningsbegränsningarna.

E. Vid beräkning av ersättning för förlust, minskning, skada eller försening, och all övrig förlust, skall bestämmelserna i §§ 17 – 20 ovan tillämpas på motsvarande sätt. Speditören skall ej vara förpliktad att utge ersättning för förlorad handelsvinst, förlust av marknad eller annan förlust av vad slag det vara må.

Denna artikel ersätter tidigare § 22. Paragraf A har skrivits om rent editoriellt men ingen materiell skillnad har gjorts. Således är speditörens ansvar fortsatt begränsat till 8.33 SDR per kilo (bruttovikt) med mindre än att annan transporträttslig konvention som istället skall äga tillämpning, enligt § 2 (nätverksklausulen) stadgar annan ansvarsbegränsning. Viktigt är även att läsa § 21 i samband med § 17 som anger restvärdesprincipen. Om fakturavärdet eller restvärdet understiger ansvarsbegränsningen i § 21 ersätts i enlighet med det lägre värdet i § 17 men om fakturavärdet eller restvärdet överstiger ansvarsbegränsningen i § 21 ersätts i enlighet med det lägre värdet i § 21.

Paragraf B – E är nya och fanns sålunda inte i NSAB 2000.

I punkt B. har det lagts till en lydelse som begränsar speditörens ansvar vid försening till fraktkostnaden och med försening inkluderas även upphämtning i enlighet med § 19. Har sålunda en förseningsskada uppstått på grund av sen upphämtning men godset i övrigt är oskadat kan speditören enligt §§ 19 och 21 B. komma att ansvara för att ersätta uppdragsgivaren för fraktkostnaden

I och med punkt C). har det lagts till en lydelse som begränsar speditörens ansvar ”för all övrig förlust” till 100 000 SDR per uppdrag. Denna lydelse fanns ej i tidigare NSAB 2000 för ’transportörens ansvar’ men det fanns en liknande lydelse avseende speditörens ansvar som förmedlare (där ansvaret var begränsat till 50 000 SDR per uppdrag).

Det framfördes vid förhandlingarna krav från transportköparsidan att ett ansvar för ”övrig förlust” skulle införas för speditören även när denne ej agerade förmedlare och parterna enades om ett begränsningsansvar om 100 000 SDR per uppdrag för ”*all övrig förlust*” när speditören agerar som avtalslutande part. ”*Övrig förlust*” kan till exempel vara påvisbar direkt ekonomisk skada vid felaktig rådgivning.

I punkt D. har en lydelse lagts till som motsvarar transportörens ansvar enligt till exempel CMR-konventionen (§ 24) eller för svensk del § 33 i Lagen om inrikes vägtransport, vilket gör att speditörens ansvar kan komma att motsvara godsets faktiska värde (eller annan summa) om speditören och uppdragsgivaren avtalat om detta. Det krävs således ett avtal men formen för ”avtalet” har inte specificerats vilket kan göra att även formlösa avtal såsom muntliga vilka ingås mellan uppdragsgivaren och en person för vilken speditören ansvarar (såsom anställd eller underleverantör) vid tidpunkten för godsets mottagande blir tillämpliga om så kan styrkas av den part som åberopar detta.

Om således en representant för speditören som å dennes räkning mottager godset informeras om av uppdragsgivaren om godsets faktiska eller uppgivna värde och accepterar detta ett avtal om leveransintresse eventuellt kan anses ingått varpå § 21 D. äger tillämpning och ersättning vid skada istället för §§ 17 eller 21 A. skall baseras på § 21 D.

Punkt E. förtydligar att ’*förlorad handelsvinst, förlust av marknad eller annan förlust av vad slag det vara må*’ ej är ersättningsbar och ej kan vara föremål för ersättningskrav

SPEDITÖRENS ANSVAR SOM FÖRMEDLARE

Med tanke på definitionen av ’förmedlare’ i § 3 C., där det uppställs som rekvisit att speditören skall ha klargjort för uppdragsgivaren att denne (speditören) enbart utför tjänsten som förmedlare och dessutom klargör att denne (speditören) inte ”*åtar sig utförandet av tjänsten i eget namn eller egens räkning*” förväntas denna roll och ansvar minska avsevärt eller helt förlora i relevans.

Ansvar som förmedlare har dock kvarstått i NSAB 2015 med några ändringar och tillägg vilket redogörs för nedan.

§ 22

Speditören är ansvarig för skada som uppstår till följd av dennes brist i tillbörlig aktsamhet vid utförandet av uppdraget. Speditören ansvarar ej för tredje parts åtgärder eller underlåtenhet vid utförandet av transport, lastning, lossning, utlämnande, förtullning, lagring, inkassouppdrag eller andra av speditören förmedlade tjänster.

När fråga om speditören har agerat med tillbörlig aktsamhet skall bedömas skall hänsyn tas till vad speditören haft vetskap om eller borde ha haft vetskap om avseende tredje part såsom vilka upplysningar som uppdragsgivaren gav speditören beträffande uppdragets art och karaktär samt andra relevanta upplysningar vad gäller valet av en lämplig tredje part.

Om annat ej specifikt avtalats, ansvarar speditören ej för pengar, värdepapper och andra dyrbarheter.

I artikeln har ett nytt stycke (st. 2) har lagts in som närmare definierar vad som menas och avses med ”tillbörlig aktsamhet” vilket kan men inte nödvändigtvis gör det svårare för speditören att gå ansvarsfri om skada uppstår och om denne (speditören) inte kan styrka att speditören varken haft eller borde anses haft vetskap om att skada kunde ha uppstått. Vilken part som har bevisbördan för om speditören ’borde ha haft vetskap’ är inte reglerat i NSAB 2015 och torde bli föremål för allmänna processrättsliga regler i Sverige (se § 29) vilket torde innebära att om uppdragsgivaren hävdar att speditören borde ha haft denna vetskap, uppdragsgivaren har att styrka detta och om det skulle ses som allmän vetskap inom branschen, speditören har att styrka att denne (speditören) inte borde ha haft denna vetskap.

§ 23

Vid beräkning av ersättning för förlust, minskning, skada eller försening, och all övrig förlust, skall bestämmelserna i §§ 17 – 21 ovan tillämpas på motsvarande sätt.

I artikeln lades till att ansvar även gäller för ”all övrig förlust” och inte enbart begränsas till ”förlust, minskning, skada eller försening” som i tidigare NSAB 2000. Sålunda följer förmedlaransvaret i detta fall även ansvaret som avtalsslutande part (§ 21 C.). Ansvaret skall för uppdrag där speditören svarar som ”förmedlare” i övrigt beräknas på samma sätt som när speditören svarar som ”avtalsslutande part”

§ 24

Speditörens ansvar för tjänster i enlighet med § 3 C är begränsat till 50 000 SDR per uppdrag, och sammanlagt till 500 000 SDR för skador som inträffar vid ett och samma tillfälle.

Emellertid skall ersättning ej överstiga:

- a) vid försening ett belopp som motsvarar avtalad ersättning för det individuella uppdraget,*
- b) För förlust av, minskning av eller skada på gods, 8.33 SDR per kilo (bruttovikt) avseende den förlorade, minskade eller skadade delen av godset,*
- c) för all annan förlust fem (5) gånger den avtalade ersättningen för uppdraget.*

I artikeln har det lagts till att ansvaret för speditören när denne ansvarar som förmedlare begränsas till 500 000 SDR för skador som inträffar vid ett och samma tillfälle utöver ansvaret om 50 000 SDR per uppdrag (som behållits oförändrad). Den tidigare versionen av NSAB angav speditörens ansvar "för varje uppdrag" men det har nu förtydligats att detta avser uppdrag, eller tjänst, enligt § 3 c) vilket gör att om speditören har flera uppdrag för olika uppdragsgivare, begränsningsregeln om 500 000 SDR gäller per uppdragsgivare och inte totalt sett vid uppdrag från flera olika uppdragsgivare.

Att notera är att någon motsvarande ansvarsbegränsning 'för skador som inträffar vid ett och samma tillfälle' inte införts avseende speditörens ansvar som avtalsslutande part.

LAGRING

Bestämmelsen om lagring har genomarbetats jämfört med tidigare lydelse i artikel 26 (NSAB 2000). Att notera är att en bestämmelse tagits in i § 25 som anger att lagring av gods som sker i anslutning till en transport och där godset inte kan utlämnas i tid på grund av omständighet som ligger utanför speditörens kontroll (§ 15.2) inte skall regleras enligt § 25.

För svenska speditörer som enbart ingår ett rent lagringsavtal kan Transportindustriförbundets allmänna terminalbestämmelser från 2011 med tillhörande annex vara ett lämpligt dokument att hänvisa till.

§ 25

A. Speditörens förpliktelser för uppgifter utförda som avtalsslutande part, jfr § 3 B.

Om ej andra instruktioner lämnas skriftligen av uppdragsgivaren skall speditören i eget namn och för uppdragsgivarens räkning teckna försäkring avseende brand, vatten och inbrott med utgångspunkt i godsets fakturavärde vid inlagring plus tio (10) procent (%). Om uppdragsgivaren ej lämnat uppgift till speditören beträffande godsets värde får speditören bedöma värdet och risken för att en sådan bedömning fastställer ett felaktigt värde ligger på uppdragsgivaren.

För förlust, minskning av eller skada på gods som ej täcks av försäkring enligt ovan, eller för de fallförsäkring ej tecknats av speditören, skall speditören ansvara för vårdslös handling eller försummelse enligt de regler om fastställelse av och begränsning av ansvar såsom anges och specificeras i §§ 17-18 samt 21.

Speditörens ansvar i förhållande till samtliga uppdragsgivare skall för skador som inträffat vid ett och samma tillfälle vara begränsat till 500 000 SDR.

För dröjsmål ansvarar speditören i enlighet med §§ 19 – 20 och 21B.

B. Vidare skall följande gälla:

1. Speditören skall kontrollera och utfärda kvittens för hela kollin som mottagits, dock utan ansvar för innehåll i kollin samt för dold skada. Om uppdragsgivaren så begär skall speditören utföra en inventering av lagret.

Speditören skall vid öppnande av förpackningar omedelbart underrätta uppdragsgivaren om sådana brister eller skador som speditören observerat eller borde ha observerat.

Speditören skall ombesörja erforderlig utlämningskontroll.

2. För de fall uppdragsgivaren ej lämnat särskilda instruktioner beträffande godsets lagring, äger speditören rätt att själv välja mellan olika lagringsmöjligheter under förutsättning att han agerar med tillbörlig omsorg.

3. Om lagrat gods på grund av dess beskaffenhet bedöms utgöra en fara för person eller egendom är uppdragsgivaren förpliktad att omedelbart avlägsna godset.

4. Uppdragsgivaren skall senast vid tidpunkten för inlagring meddela speditören till vilken adressmeddelanden avseende godset skall sändas och från vilken instruktioner skall mottagas, och omedelbart underrätta speditören om eventuella ändringar därav.

C. Denna bestämmelse äger ej tillämpning på lagring av gods under § 15 st. 2.

Artikel 25 har i stort behållits intakt men skrivits om för att göra den mer tydlig. Inledningsvis har även i § 25 den s.k. "15-dagarsregeln" tagits bort på motsvarande sätt som i § 15 och en hänvisning har införts till § 3 B. för de fall där speditören utför lagringsuppdrag som avtalsslutande part.

Tidigare artikel § 27 3. har nu lyfts fram till § 25.A och det har även införts en lydelse som stadgar att om värdeuppgift saknas, speditören får bedöma värdet och ansvaret för underförsäkring då ligger på uppdragsgivaren. Även om det inte sägs klart ut torde detta bli tillämpligt med mindre än att uppdragsgivaren lämnar andra instruktioner.

I § B 1. har "dold skada" införts istället för som tidigare motsvarighet i NSAB 2000 (§ 27 C.1) "icke synlig skada". Detta för att termen "dold skada" är mer definierad och allmängiltig än "icke synlig skada".

Övriga ändringar är rent redaktionella och inre materiella.

UPPDRAGSGIVARENS ANSVAR

§ 26

Uppdragsgivaren skall hålla speditören skadelös för skada, förlust eller ansvar som åsamkas speditören på grund av att:

- a) uppgifter gällande godset eller information och dokument avseende uppdraget är felaktiga, otydliga eller ofullständiga,*
- b) godset är bristfälligt förpackat, uppmärkt eller redovisat, eller felaktigt lastat, stuvat eller säkrat av uppdragsgivaren eller annan part som agerar å för dennes räkning,*
- c) godsets har sådana skadebringande egenskaper som rimligtvis inte kunnat förutses av speditören,*
- d) speditören förpliktats att utge tullavgifter eller andra offentliga avgifter eller ställa säkerhet, med mindre sådan förpliktelse orsakats genom speditörens oaktsamhet,*
- e) godset är olagligt, defekt, bristfälligt eller felaktigt, ofullständigt eller oförenligt med tillämpliga regler eller bestämmelser, misstänks för att vara eller styrks vara i strid med tredje parts immateriella eller industriella rättigheter, eller att nödvändiga officiella tillstånd för import, export, hantering, lagring eller transport av gods saknas eller inte finns tillgängliga på plats,*
- f) speditören lider en direkt finansiell skada, åläggs böter eller sanktion, ådrar sig administrativa avgifter, ådrar sig förlust eller skada avseende speditörens behörigheter eller tillstånd.*

Vid bedömning av uppdragsgivarens ansvar i enlighet med a) och b) ovan skall hänsyn tas till huruvida speditören, trots dennes vetskap om omständigheterna, godkänt eller underlåtit att invända mot uppdragsgivarens åtgärder avseende godset.

För den händelse speditören i sin egenskap av befraktare eller avsändare avseende uppdragsgivarens gods i samband med sjötransport blir ansvarig för att bidra med ersättning för gemensamt haveri till skeppsredaren eller ägaren till fartyget, eller utsätts för anspråk från tredje part av motsvarande orsaker enligt vad som angivits ovan, åligger det uppdragsgivaren att hålla speditören skadelös.

Viktigt att notera inledningsvis är att uppdragsgivarens ansvar enligt § 26 i NSAB 2015 är utökat jämfört med motsvarande § 28 i NSAB 2000 som stadgade ansvar för uppdragsgivaren för speditörens skada eller förlust. I NSAB 2015 skall uppdragsgivaren utöver speditörens skada eller förlust ersätta speditören för ”ansvar” om detta orsakats av uppdragsgivaren och ett exempel är myndighetsböter som enligt olika ansvarsbestämmelser tas ut av en myndighet men som om den orsakats av uppdragsgivaren skall ersättas av denne.

I punkt a) har det tagits in ett ansvar även för att dokument eller information rörande uppdraget är felaktiga vilket är en utvidgning av uppdragsgivarens ansvar jämfört med i NSAB 2000 vilket enbart omfattade ”uppgifter rörande godset”. Nu omfattas även ”dokument eller information rörande uppdraget” av uppdragsgivarens ansvar.

Punkt B har utökats till att även omfatta ett ansvar för att godset är säkrat av uppdragsgivaren, något som dock torde kräva att parterna avtalat om detta då det enligt huvudregeln i § 5 st. 4 är speditörens ansvar att säkra godset efter att det överlämnats till speditören genom att det lastats ombord (något som uppdragsgivaren svarar för). Om uppdragsgivaren däremot säkrar godset på eget initiativ och utan instruktion därom från speditören svarar då istället uppdragsgivaren för denna säkring enligt § 26 B.

I punkt C. har tidigare ”inse” ändrats till ”förutses” vilket gör att speditören inte ansvarar för godsets skadebringande egenskaper om han inte hade kunnat förutse dessa, även om det skulle kunna argumenteras att han borde ha insett dem.

I punkt D. har det lagts till att uppdragsgivaren enbart ansvarar för dessa omständigheter med mindre än att dessa orsakats av speditörens oaktsamhet. Att så är fallet torde vara uppdragsgivarens skyldighet att styrka.

Punkt E. är ny och tar i all väsentlighet upp ansvaret för om piratkopierade varor transporteras eller om i och för sig äkta varor transporteras men att detta (transporten) kan ske i strid med varumärkesägarens immateriella rättigheter eller stå i strid med annan begräsning eller restriktion som till exempel ett handelsembargo eller handelssanktion. Sker en sådan transport på uppdrag av uppdragsgivaren utan speditörens vetskap svarar uppdragsgivaren enligt denna nya punkt för skador som åsamkas speditören som en följd av detta.

Även punkt F. är ny och reglerar uppdragsgivarens ansvar att ersätta speditören för finansiell skada som denne (speditören) eventuellt kan ha lidit om tillstånd för transporten saknas.

Sista stycket har utökats till att omfatta speditörens roll inte bara som i tidigare NSAB 2000 till befraktare utan inkluderar nu även speditören som avsändare. På samma sätt har speditörens skyldighet att ersätta bort fraktare vid gemensamt haveri ersatts av skeppsredaren eller ägaren till fartyget och uppdragsgivarens ansvar vid gemensamt haveri inkluderar nu i NSAB 2015 även speditören som *avsändare samt ersättning till ”skeppsredaren eller ägaren till fartyget”*

REKLAMATION OCH TVISTER

REKLAMATION

§ 27

Anmärkning mot speditören skall framställas utan oskäligt dröjsmål.

Vid synlig förlust, minskning av eller skada på gods skall anmärkning framställas omedelbart vid godsets mottagande, och i fall av förlust, minskning av eller skada på gods som ej är synlig (dold) ej senare än sju (7) kalenderdygn efter utlämnande av godset.

Sker anmärkning ej enligt ovan har uppdragsgivaren bevisbördan för att förlust, minskning av eller skada på gods inträffat medan godset var i speditörens vård. Anmärkning avseende annat än skada på, minskning av eller förlust av gods skall ha framställts inom fjorton (14) dagar räknat från den dag då uppdragsgivaren fick eller borde ha fått kännedom om de omständigheter vilka utgör grunden för speditörens ansvar. Framställs ej sådan anmärkning förlorar uppdragsgivaren sin talerätt.

Om avtal uttryckligen träffats om visst specifikt transportsätt, eller om det kan styrkas att förlust, minskning, skada eller försening uppstod, uppkom eller orsakades medan godset transporterades med visst specifikt transportsätt, skall speditörens ansvar regleras och bestämmas av för det specifika transportsättet tillämpliga lagbestämmelser och allmänt tillämpade transportvillkor i den mån dessa avviker från vad som stadgas i denna § 27.

Inledningsvis har i stycke 2 skyldigheten att reklamera utökats till synlig ”förlust”. Tidigare lydelse i NSAB 2000 angav bara en skyldighet att reklamera vid synlig skada eller minskning men detta har nu utökats till att även omfatta ”förlust”.

I övrigt har lydelsen ändrats editorielt men inte materiellt för att bättre stämma överens med gällande lydelse i tillämplig lag samt internationella transporträttsliga konventioner.

Den tidigare nätverksklausulen har bibehållits och även om det övervägdes att i § 2 ta in en hänvisning även till § 27 fick lydelsen stå kvar i § 27 för att betona dess vikt.

PRESKRIPTION (DANMARK, FINLAND OCH SVERIGE)

§ 28

Talan mot speditören skall väckas inom en period av ett (1) år, sker så ej skall rätten till talan anses förlorad.

Tidsperioden skall räknas från:

- a) vid minskning av eller skada på gods från dagen godset utlämnades till mottagaren,*
- b) vid dröjsmål, förlust av hel varuförsändelse eller annan förlust från den tidpunkt dröjsmålet, förlusten av hel varuförsändelse eller annan förlust tidigast kunde ha uppmärksammats,*
- c) för alla andra fall från den tidpunkt omständigheten som kravet grundas på tidigast kunde ha uppmärksammats.*

Denna preskriptionsbestämmelse skall äga tillämpning när speditörens huvudsakliga säte är beläget i Danmark, Finland eller Sverige.

Om avtal uttryckligen träffats om visst specifikt transportsätt, eller om det kan styrkas att förlust, minskning, skada eller försening uppstod, uppkom eller orsakades medan godset transporterades med visst specifikt transportsätt, skall speditörens ansvar regleras och bestämmas av för det specifika transportsättet tillämpliga lagbestämmelser och allmänt tillämpade transportvillkor i den mån dessa avviker från vad som stadgas i denna § 28.

En ny punkt c) har lagts till för att täcka upp ”annan förlust” som till exempel i § 21 C.

Den tidigare nätverksklausulen har behållits och även om det övervägdes att i § 2 ta in en hänvisning även till § 28 fick lydelsen stå kvar i § 28 för att betona dess vikt.

TVISTELÖSNING

§ 29

Vid tvist mellan speditören och uppdragsgivaren skall parterna i första hand söka nå en lösning via förhandling. För den händelseparterna ej lyckas nå en lösning via förhandling skall tvisten slutligen avgöras av behörig allmän domstol belägen inom speditörens hemvist.

Rättegångsförfarandet skall vara underkastad de lagregler vilka äger tillämpning vid speditörens hemvist.

Vid tillämpningen av denna bestämmelse skall speditören anses ha sin hemvist i orten för a) sitt stadgeenliga säte, eller b) sitt huvudkontor, eller c) sin huvudsakliga verksamhet, i enlighet med EU-förordning (EC) 44/2001, Artikel 60 1.

I tidigare § 31 i NSAB 2000 fanns det olika skiljeklausuler. Vid förhandlingarna framfördes både från transportköparsidan som speditörssidan en önskan om ett gemensamt skiljeförfarande och parterna enades om att tvister mellan parterna enligt NSAB 2015 skall avgöras av allmän domstol till skillnad från skiljedomsförfarandet som för svensk del fanns i NSAB 2000.

Behörig domstol skall enligt NSAB 2015 vara den domstol som är behörig vid speditörens hemvist. Den engelska lydelsen är ”principal place of business” vilket torde motsvara ”hemvist” i Sverige. Den svenska versionen av NSAB 2015 har förtydligat vad som anses med ”hemvist” genom att hänvisa till EU-förordning 44/2001, artikel 60.1 för att undvika tvist om exakt vad som menas med ”hemvist”. Den engelska versionen saknar denna hänvisning och förtydligande.

Transportindustriförbundet rekommenderar alla sina medlemmar att använda sig av nedanstående text vid hänvisning till NSAB 2015. Det är viktigt att i all korrespondens med uppdragsgivare alltid hänvisa till NSAB 2015 för att på så sätt vid en eventuell tvist även kunna använda sig av och tillämpa dess regler och bestämmelser.

Speditören offererar och utför alla sina med uppdragstagaren avtalade uppdrag i enlighet med Nordiska Speditörsförbundets Allmänna Bestämmelser - NSAB 2015.

Uppdragsgivaren bör särskilt fästa uppmärksamhet på att ta del av de bestämmelser som reglerar och begränsar speditörens ansvar vid t.ex. dröjsmål, skada på, förlust eller minskning av gods, samt att detta ansvar kan variera beroende på avtalat eller använt transportslag. Utöver detta bör uppdragsgivaren notera de bestämmelser som reglerar reklamations- och preskriptionsfrister samt att tvistelösning sker via allmän domstol.

NSAB 2015 finns tillgängligt på Transportindustriförbundets hemsida:

<http://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Transportindustriforbundet/Publikationer/NSAB-2015/>