

IncotermsNEWS



173



Hamnkonflikten i Göteborg - Incoterms och Force Majeure

Den årslånga konflikten mellan APM Terminals och Hamnarbetarförbundet har inneburit stora störningar i flödena sjövägen till och från Sverige. Självfallet reser det också i de enskilda fallen av förseningar och omdirigeringar frågor om vem av säljare och köpare som har att svara för ökade kostnader, omdirigeringar eller annulleringar.

Sjötermerna har sedan länge förklarats olämpliga för containertransport. I Incoterms 2010 står det klart i Vägledning för respektive sjötransportterm att man vid containertransport ska välja andra termer. Trots detta långvariga och idoga påpekande fortsätter sjötermerna att dominera inom sjötransport av containergods.

Tanken med att avråda från sjötermer är att säljaren ska befrias från risken för godset mellan överlämnade till terminalen och ombordtagande på fartyg. Det är alltså köparen som enligt rådet ska bära kostnader och risk inom hamnområdet.

Rådet innebär konkret att byta FOB mot FCA, CFR mot CPT och CIF mot CIP. Men är detta verkligen goda råd?

För en köpare innebär rådet att denne ska byta bort ett ombordkonossement påtecknad av fartygets styrman mot ett mottagningskvitto från en terminalhavare i en fjärran hamn.

Det är tämligen uppenbart att sjötermerna ger köparen ökad säkerhet vid avlämnandet än motsvarande allmänna termer.

Enligt principen att den som är bäst lämpad att bära risken också ska göra det, torde sjötermerna i många fall vara väl lämpade även för containertransport.

Det kan vara intressant att se de olika alternativen i ljuset av hamnkonflikten i Göteborg. Konflikten, som var en kombination av blockad mot övertid och lockout, varade i över ett år. Vid FOB skulle säljaren få svårt att fullgöra sin leverans. Vid FCA däremot, kunde säljaren lämna av vid terminal och därmed ha avlämnat godset. Alltså FOB fördel köparen, FCA fördel säljaren.

Skulle säljaren vid FOB kunnat hävda force majeure? Kanske i de inledande veckorna, men knappast i de följande månaderna. Säljaren skulle sannolikt göra sitt yttersta för att finna alternativ transportväg. Förhoppningsvis skulle rembursvillkor inte vara ett hinder i det enskilda fallet. Vid FCA blir force majeure inte aktuellt, däremot är det frågan om det verkligen är ett regelrätt avlämnade. Kan en säljare med vetskap om ett hinder för transport, som att anlop inte blir av, avlämna en vara och därmed fullgöra sitt åtagande?



info@incoterms.se
Tell Hermanson

www.incoterms.se
Tel: 070-497 88 34