

# IncotermsNEWS



195



## Säljarens ansvar för köparens risk - Transportens lämplighet

En vanlig fråga till ICC är vilket ansvar säljaren har när det dyker upp ett fordon som verkar undermåligt som t.ex. för litet i förhållande till godset, ej täckt för regn, saknar surrningsmaterial eller kanske en förare som beter sig märkligt.

Vilket ansvar har då säljaren för att transportören klarar av transporten? I ett Incotermsperspektiv är ansvaret inte bara beroende av vilken term som valts utan även av andra faktorer. (Här bortses från nationella regler om trafiksäkerhet och farligt gods,)

Vid D-termerna är det klart att säljaren har ansvaret för hela transporten till den angivna destinationen. Ansvaret innefattar skador, uppkommande kostnader och förseningar. Här måste alltså säljaren agera för att skydda sina intressen, dvs begära nytt ekipage.

C-termerna är som alltid lite mer komplicerade. Visserligen är riskövergången klart synlig i och med att avlämnandet sker enligt termerna CPT och CIP när godset lämnats till förste fraktförare. Säljaren har i dessa fall skyldighet gentemot köparen att träffa avtal om transporten. I denna skyldighet ligger ett ansvar att avtala på sedvanliga villkor, normal transportväg och normala villkor. Om lastningen sker vid säljarens lokaler kan det förutsättas att säljarens personal observerar uppenbara brister i ekipaget. I ett sådant läge får man förutsätta att säljaren genom sitt ansvar för avtalet har en skyldighet att stoppa lastningen och begära nytt fordon av transportören.

Vid EXW och FCA är det köparen som beställer och har risken under transporten. Skillnaden i detta sammanhang är att FCA-säljaren vid transport från dennes driftställe ansvarar för lastningen. Detta moment borde normalt ge tillfälle att observera uppenbara brister i transportmedlet. Det är nog oftast i FCA-situationen som frågan uppstår om säljarens ansvar i detta avseende, eftersom det vid EXW normalt är köparens transportör som är den aktiva parten vid hämtningen.

Risk definieras ofta som sannolikheten för en slumpmässig skadebringande händelse, dvs en olycka. I engelskan finns uttrycket *fortuitous event* med synonymen *causeless*, för att beskriva att händelsen inte ska vara en naturlig följd eller ha en i godset inneboende orsak utan utgöra en slumpmässig utifrån kommande händelse. Om man inför en lång transport lastar ett öppet fordonsflak med gods som inte tål väta kan man knappast, i vart fall inte i Sverige, hävda att det är en slump om godset skadas av regn.

Just säljarens ansvar vid FCA har behandlats av *ICC Panel of Incoterms Experts* i en fråga som handlar om säljarens rätt att vägra lasta köparens ankommande bil. I svaret pekar man på vad som kallas lojalitetsprincipen, där parter i ett avtal inte bara ska se till sina egna utan även tillgodose andra partens intressen. Säljaren får därmed vid vetskap om situationen en plikt att tillvarata köparens intresse för att undvika skada. Rådet blev då att säljaren bör kontakta köparen för att uppmärksamma denne på situationen och inhämta instruktioner. Motsvarande torde även vara tillämpligt vid EXW om säljaren varit behjälplig vid lastningen.



info@incoterms.se  
Tell Hermanson

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