

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Företagsekonomi

ANSVAR, RISKER OCH FÖRSÄKRINGAR VID LANDTRANSPORTER

Emil Hansen



2017:32

Datum för godkännande: 14.12.2017
Handledare: Thor-Björn Wik

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Författare:	Emil Hansen
Arbetets namn:	Ansvar, risker och försäkringar vid landtransporter
Handledare:	Thor-Björn Wik
Uppdragsgivare:	-

Abstrakt

Vid transporter av varor har både säljaren och köparen ett ansvar och båda kan beroende på avtal bära olika stora delar av risken vid transporten. Även transportören har ett ansvar vilket är begränsat. För att skydda sig kan man teckna transportvaruförsäkringar.

Syftet med detta examensarbete är att utreda regelverk kring ansvar, risker och transportförsäkringar vid varustransporter på landsväg samt att ta reda på vad varustransportbranschen anser att nivån på medvetenheten är hos företag på Åland kring detta? Rapporten kommer även att kunna användas för att enkelt ge en överblick över ämnet.

Undersökningen som är av kvalitativ karaktär innehåller intervju med personer inom transportbranschen. Slutsatsen med arbetet visade att det finns en medvetenhet bland företag på Åland.

Nyckelord (sökord)

transport, leveransvillkor, INCOTERMS®, Transportförsäkringar, transportörens ansvar.

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2017:32	1458-1531	Svenska	48 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
04.12.2017	01.12.2017	14.12.2017

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Business Administration
Author:	Emil Hansen
Title:	Liability, Risks and Insurance for Land Transport
Academic Supervisor:	Thor-Björn Wik
Technical Supervisor:	-

Abstract
<p>In the case of shipments of goods, both the seller and the buyer have a responsibility and both can, depending on the agreement, carry different major parts of the risk during transport. The carrier also has a responsibility which is limited. To protect you can sign a transport insurance policy.</p> <p>The purpose of this Degree Thesis is to investigate regulations regarding responsibility, risks and transport insurance for road transport and to find out what the goods transport industry believes is the level of awareness among companies in Åland about this. The report is intended to provide an overview of the subject.</p> <p>The qualitative investigation contains interviews with persons in the transport industry. The conclusion of the work showed that there is awareness among companies in Åland.</p>

Keywords
transport, delivery terms, INCOTERMS®, transport insurance, carrier's liability.

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2017:32	1458-1531	Swedish	48 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
04.12.2017	01.12.2017	14.12.2017

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Motiv	6
1.3 Syfte	7
1.3.1 Frågeställning och hypoteser	7
1.4 Avgränsning	7
1.5 Definitioner	8
1.6 Avhandlingens innehåll i korthet	9
2. METOD	10
2.1 Metodval	10
2.1.1 Undersökningsmetoder	10
2.2 Urval	11
2.3 Intervjuernas genomförande	12
2.4 Anonymitet	12
3. TEORI	13
3.1 Inledning	13
3.2 Köplag	13
3.3 Leveransvillkor	16
3.3.1 Leveransvillkor i Köplagen 27.3.1987/355	16
3.3.2 INCOTERMS®	16
3.3.3 Finnterms	25
3.4 Transportavtal	26
3.5 Transportörens ansvar och transportvillkor	26
3.5.1 Standardavtal	30
3.6 Avtalsförhållanden	31
3.7 Transportförsäkring	32
3.7.1 Villkor för en transportvaruförsäkring	35
4. EMPIRI	37
4.1 Intervjuernas genomförande	37
4.2 Intervjusammanställning	37
4.3 Analys	41
5. SLUTDISKUSSION	43
5.1 Slutsats	43
5.2 Reliabilitet och validitet	44
5.3 Förslag till framtida examensarbeten	45

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	46
BILAGA	48
Diskussionsunderlag till den kvalitativa undersökningen.	48
FIGURFÖRTECKNING	
<i>Figur 1. Illustration över riskövergång och kostnader i EXW-villkoret</i>	19
<i>Figur 2. Illustration över riskövergång och kostnader i FCA-villkoret</i>	19
<i>Figur 3. Illustration över riskövergång och kostnader i CPT-villkoret</i>	20
<i>Figur 4. Illustration över riskövergång och kostnader i CIP-villkoret</i>	21
<i>Figur 5. Illustration över riskövergång och kostnader i DAT-villkoret</i>	22
<i>Figur 6. Illustration över riskövergång och kostnader i DAP-villkoret</i>	24
<i>Figur 7. Illustration över riskövergång och kostnader i DDP-villkoret</i>	24
<i>Figur 8. Illustration av grunderna till ordern</i>	31
<i>Figur 9. Omarbetad version av Stöth's figur som visar förhållanden mellan olika parter</i>	32
<i>Figur 10. Sammanställning av försäkringsvillkor</i>	35

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Vid transport av varor finns det möjligheter komma överens kring leveransvillkor för varje köp mellan säljare och köpare. I de olika leveransvillkoren finns det skillnader som skiljer dessa åt. Skillnaderna kan vara förutom att förklara vem står för transportkostnaderna även vara vem som står för risken och ansvaret för att teckna försäkring. Problematiken kring detta är att dessa ansvarsbitar inte följs åt under transporten i alla leveransvillkor. I olyckliga fall då det är frågan om transportskada och det påbörjas en utredning är det bra att vara insatt i det aktuella leveransvillkoret. Ett av de vanligaste missförstånden kring transporter är speditörens eller transportörens ansvar. Dessa har ett begränsat ansvar. I de fall där transportörens eller speditörens ansvar inte täcker den största delen av kostnaden för den uppkomna skadan behövs en transportvaruförsäkring.

Jag vill i detta arbete metodiskt gå igenom de vanligaste förekommande leveransvillkoren och belysa övergången av risken och förklara transportörens/speditörens ansvar. Samt ansvaret för tecknandet av transportförsäkring.

1.2 Motiv

Mina tidigare erfarenheter inom transportbranschen har gjort att jag velat gå igenom hur regelverket ser ut. Jag började arbeta som lastbilschaufför och fick under de åren se hur det fungerar i verkligheten med godsmottagning hos företag. Man kunde se stor variation mellan företag. Största delen av företagen tog sig tid att undersöka de ankomna varorna men även det motsatta var välrepresenterat hos de åländska kunderna. Det kunde handla om att jag skulle kvittera mottagna varor i kundens ställe och fick bristfälliga lossningsinstruktioner som exempelvis var "lämna grejer någonstans bara". Det spelade ingen roll ifall varorna var skadade eller ifall det saknades delar, kunderna skrev under ändå fast det påtalades. Då började funderingen att vad händer nu då när kunden märker att det är trasigt?

Då jag senare jobbade som trafikledare var det jag som hade kontakt med kunden om utkörning och märkte då att vetskapen om vad som hade avtalats mellan säljare och köpare ofta var bristfällig. Exempelvis kunde det stå i frakthandlingarna att kunden skulle tillhandahålla truck för lossning vilket ofta kom som en överraskning. Så efter mina tio år inom branschen har denna förundran växt ytterligare. Kan det vara så att det är viktigare att få hem varor än att det har gått enligt uppgjort avtal och att varorna är i förväntat skick? Stämmer min hypotes att det inte finns tillräckligt kunnande kring leveransvillkor och eventuella ansvar och risker vid en transport.

1.3 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att utreda regelverk kring ansvar, risker och transportförsäkringar vid varustransporter på landsväg samt att ta reda på vad varustransportbranschen anser att nivån på medvetenheten är hos företag på Åland kring detta. Rapporten kommer även att kunna användas för att enkelt ge en överblick över leveransvillkoren med fokusering på ämnet.

1.3.1 Frågeställning och hypoteser

Är åländska företag medvetna om riskövergångar, ansvar och behovet av försäkringar vid transporter av varor?

Vad finns det för leveransvillkor och vad innebär de?

Vad har säljare för ansvar då de ska skicka iväg varor?

Vet åländska företag att de är ansvariga för risken?

Var är riskövergången i en transport?

Vad är transportörens ansvar vid en transport?

Finns det behov av transportförsäkringar?

Gör storleken på företaget någon skillnad?

1.4 Avgränsning

I genomförande av det här examensarbetet kommer det att vara avgränsad i förhållande till åländska förhållanden. Fokus kommer att vara varustransporter till och från Åland med en annan handelspart som befinner sig i norden. Arbetet kommer att vara avgränsat till endast transporter på väg. Dock är delar av examensarbetet även applicerbart på övriga transportsätt.

Resultatet från den intervjun med transportbranschen kommer inte att innehålla någon mätbar data utan bara ge en bild över hur deras uppfattning ser ut.

1.5 Definitioner

Risk - I upprättande av detta arbete används ordet risk vilket avser risken för förlust eller skada på grund av en händelse. Risken som nämns inkluderar inte, ifall det inte nämns, skador eller förluster orsakade av säljaren eller köparen, exempelvis felaktiga förpackningar för ändamålet eller egentillverkade säkerhetsmärkningar med mera. Den som bär risken är den part som lider ekonomisk skada vid förlust eller skada.

CISG - *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, den Internationella köplagen 1980.

Riskövergång - Då risken för att lida ekonomisk skada övergår på någon annan.

Gods/Varor - Det som i ett avtal har avtalats om att byta ägare, transporteras eller det objekt som skall försäkras. Gods används vanligen inom transporträtten medan varor vanligen tillämpas inom köprätten. Jag kommer dock i detta arbete blanda mellan begreppen då jag ser båda alternativen som likvärdiga.

SDR - Särskilda dragningsrätter som har skapats av internationella valutafonden och är en viktning av dollar, yen, euro, RMB och pund. Vid genomförande av detta examensarbete är kursen €/SDR ~ 0,833.

Transportör - Den part i transportavtal som fysiskt förflyttar godset från ena parten till den andra i köpeavtalet.

1.6 Avhandlingens innehåll i korthet

Innehållet i denna uppsats är uppdelat i ovanstående inledning. Vidare upplägg är indelat i fyra kapitel som är metod, teori, empiri och slutdiskussion. I andra kapitlet, metod, beskriver jag de metoder som jag kommer att använda mig av. Efter det kommer kapitel tre som är teoridelen och den består av främst de delarna ur lagstiftning och bestämmelser som är relevant till ämnet på denna uppsats. Fjärde kapitlet är intervjudelen där jag redovisar vad som framkommit under intervjuerna samt en analys av dessa. Sista kapitlet är slutdiskussion där jag diskuterar det resultat som framkommit under arbetets gång. De sista delarna av arbetet är källhänvisning och bilagor till arbetet.

2. Metod

2.1 Metodval

2.1.1 Undersökningsmetoder

Forskning bygger på funderingar, frågor eller problem som vill undersökas. Strategier för att genomföra forskning kan delas in två olika former, antingen en kvantitativ forskning eller en kvalitativ forskning. Val av metod är beroende av vad den som undersöker vill veta och i vilken form som resultat skall presenteras. Resultatet kan presenteras antingen med kvantitet eller kvalitet. (Olsson & Sörensen, 2011)

Kvantitativ forskning fokuserar på fakta och numerisk data. Det faktiska resultatet av frågeställningen är av objektiv karaktär. Detta då den som undersöker inte har någon relation till de som undersöks. Formen på undersökningen är strukturerad med frågor som skall besvaras på ett förutbestämt sätt beroende på form. Vanlig metod för kvantitativ forskning är enkäter och frågeformulär. (Olsson & Sörensen, 2011)

Vid kvalitativ forskning har forskaren en relation med respondenten. Metoden är subjektiv och handlar om att forskaren skall kunna tolka resultaten som bygger på erfarenheter och uppfattningar hos respondenterna. Kvalitativ forskning har inte samma struktur och är flexibel i jämförelse till kvantitativa metoder. Vanliga metoder för att samla in information inom kvalitativ forskning är intervjuer, fokusgrupper, fallstudie, observation och skrivna texter. (Olsson & Sörensen, 2011)

För att kunna genomföra en intervju skall syfte och problemområde vara fastställda. Då man genomför en intervju skall man ha i åtanke hur materialet skall användas. Hur materialet skall analyseras, bearbetas och hur det slutgiltiga resultatet skall presenteras är några viktiga punkter som med fördel är klargjorda före intervjun börjar. En intervju är ett samtal mellan en eller flera personer där den som intervjuar tar emot information och upplysningar från den andra parten. För att en intervju skall kunna genomföras och komma fram till ett tillförlitligt resultat ska det skapas ett klimat där intervjupersoner kan tala fritt utan störande moment och

att den som intervjuar värdesätter de synpunkter och åsikter som framhålls. Det är även viktigt att det material som skapas inte är påverkat av ovidkommande faktorer, exempelvis händelser precis före intervjutillfället som kan ha påverkat intervjupersonen. (Olsson & Sörensen, 2011)

Genomförande av intervju kan skilja i struktur. Intervjuerna kan vara formella där man som intervjuare använder sig av frågor som skall besvaras i en specifik ordning. Detta är en strukturerad intervju. Då man istället väljer att låta intervjupersonen tala fritt utgående från frågor och inte ställer krav på att svaren behöver följa en förutbestämd ordning är det frågan om en semistrukturerad intervju. En tredje form av intervju är ostrukturerad intervju eller djupintervju. Då har den intervjuade möjligt att utifrån det presenterade området att tala fritt. Det är till fördel vid ostrukturerad intervju eller djupintervju att sträva efter att samtalet inte avviker från ämnet. (Christensen, Engdahl, Gräas, & Haglund, 2016)

Detta arbete kommer att bestå av en kvalitativ undersökningsmetod bestående av intervjuer. Dessa kommer att vara av en semistrukturerad form, det vill säga att de tillfrågade har en uppsättning frågor som inte behöver avverkas i ordningsföljd. Frågorna kommer att fungera som diskussionsunderlag och ge utrymme för ytterligare frågor som kan uppkomma under intervjun. Intervjuerna kommer att ske med en eller två respondenter närvarande.

2.2 Urval

Det finns två huvudgrupper då man skall beskriva urval, sannolikhets- och icke sannolikhetsurval. Sannolikhetsurval är att urvalet sker slumpmässigt och varje enhet har en möjlighet att komma med i urvalet. Icke sannolikhetsurval är resterande. Valet av vilket av de två urvalsmetoderna man väljer är beroende på vad för form av undersökning man gör. Vill man åt en stor population där alla har samma möjlighet att komma med användbart material till undersökningen skall man använda sig av sannolikhetsurval. När man däremot avser att undersöka en specifik fråga där alla inte har möjlighet att komma med relevanta och informativa svar skall man istället välja ut de som kan bidra med något, alltså icke-sannolikhetsurval. Icke-sannolikhetsurval kan delas in i strategiskt-, bekvämlighets-, kvot-, uppsökande-, själv-, och påstanaurval. I detta examensarbete är det frågan om ett

strategiskt urval, där jag själv har bedömt vilka personer i målpopulationen som besitter den kunskap jag eftersöker. Strategiskt urval används för att få en djupare förståelse hur saker och ting fungerar och samspelar. (Christensen et al., 2016)

2.3 Intervjuernas genomförande

Som ovan nämnt kommer jag att genomföra semistrukturerade intervjuer bestående av ett strategiskt urval. Före intervjun kom jag att boka tider med de respondenter som jag har valt. Vid detta tillfälle kommer jag att informera om orsaken till varför jag kontaktat dem samt att tillgodose dem med diskussionsunderlag. Diskussionsunderlaget kommer att bestå av ett flertal frågor som är kopplade till ämnet av examensarbetet. Tiden mellan första mötet och intervjun skall vara tillräckligt så att respondenterna skall hinna fundera och reflektera på frågorna. Beräknad tidsåtgång för varje intervju är ca. 30 minuter. Intervjun önskas genomföras i avskilt utrymme så att de intervjuade skall känna sig trygga med att svara på frågorna fritt utan störande moment i sin omgivning. Ljud kommer att spelas in under intervjun för att underlätta diskussionen. Efter intervjun kommer resultatet att sammanställas och skickas ut till de intervjuade för kontroll av innehållet.

Intervju kommer att genomföras med aktiva personer inom transportbranschen som har daglig kontakt med kunder kring frågorna som arbetet berör.

2.4 Anonymitet

Anonymitet handlar om att man inte ska ha möjlighet att koppla ihop specifika svar till en viss person och man skall inte ha någon möjlighet att veta vem som ingår i undersökningen. Om man som undersökare före genomförande av en intervju klargör möjligheten till anonymitet kan man få respondenterna att svara mera ärligt och risken för mindre sanningsenliga svar minskar. (Christensen, Engdahl, Gräas, & Haglund, 2016)

3. Teori

I teorin kommer köplagarnas påverkan, leveransvilkorens innehåll, transportörens ansvar och transportförsäkringar att presenteras. Innehållet i dessa delar kommer att vara fokuserat på ämnet för arbetet.

3.1 Inledning

På grund av Ålands läge mitt i Östersjön behövs transporter av varor till och från Åland för att samhället skall kunna fungera. Närheten till både Finland och Sverige gör att det sker handel över haven dagligen för att kunna möta upp det konsumtionsbehov som finns. Enligt Ålands statistik- och utredningsbyrå uppgick varuvärdet under år 2016 på det gods som transporteras från Finland till 272 miljoner € och importen från övriga Norden uppgick till ett varuvärde på 184,2 miljoner €. (Ålands statistik- och utredningsbyrå, 2017)

Transport och köp av varor är en komplicerad process ifall man som inköpare inte besitter de rätta kunskaperna. Utvecklingen inom transportbranschen är att stora leveranser minskar och att det mera övergår till mindre delleranser. Tidigare var det alltså vanligt med en stor sändning i veckan till att det nu handlar mera om att minska på lagerföringen hos det inköpande företaget som därmed istället använder sig av flera leveranser från olika leverantörer flera gånger i veckan. (Stöth, 2017)

För att en transport ska ske och att godset skall byta ägare behövs ett köpeavtal mellan parterna. Köpare och säljare skall komma överens om vilka villkor som ska gälla för köpet samt hur och var riskövergången skall ske. Detta regleras av köplagen. Mer om denna och dess internationella motsvarighet nedan. (Mällroth & Rafiey, 2016)

3.2 Köplag

I både Sveriges och Finlands köplag är det samma innehåll som reglerar riskerna som säljaren och köparen åtar sig vid handel med varandra. Även CISG, den Internationella köplagen, har jämförbart innehåll. Detta är på grund av att svenska lagberedningen arbetade på att den

svenska köplagen ordagrant skulle överensstämma med den köplag som Finland antog år 1987. Köplagen i de båda länderna har ursprungligen CISG som underlag vilket också syns vid jämförande. Både Finland och Sverige har ratificerat CISG som gällande lag vid sidan om köplagen. (Lundberg Anders, 2016)

Vilka av lagarna man ska stödja sig mot kan skapa funderingar för en åländsk näringsidkare, ifall det är CISG (internationella köplagen) eller den nationella köplagen. Den enkla regeln är att för handel utanför Norden gäller CISG men däremot för handel där både säljaren och köparen har sitt affärsställe i Norden tillämpas nationell köplag. (Hagen Andreas, 2015)

Både köplagen och CISG är dispositiva lagar, vilket innebär att man får avtala om annat alltså inte tvingande att följa. Det rekommenderas att inte avtala bort deras innehåll utan istället ha de som en grund och specificera det område som saknas ytterligare. Vid tillägg till Köplagen och CISG bör man, enligt artikel 9 i CISG och 3§ i Köplagen, även ta hänsyn till handelsrätt, sedvana och gällande praxis som utvecklats parterna i emellan. (Stöth, 2017)

I köpeavtalet som regleras av köplagarna finns det regler som bestämmer avlämnandet och riskövergången. Riskövergången bestäms av varans avlämnande i köplagens andra kapitel och i CISG art. 31. Det är köplagen som gäller ifall inget annat leveransvillkor, exempelvis INCOTERMS® 2010, har använts vid tecknande av avtalet. Nedan redogörs för de olika arterna av köp och dess avlämnande i Köplagen 27.3.1987/355:

Hämtningsköp 6§ är då köparen hämtar godset från säljaren, antingen själv eller med hjälp av en transportör. Avlämningen sker då köparen har tagit hand om varan eller en transportör i dess ställe. Säljaren har skyldighet att hålla varan tillgänglig för köparen för avhämtning på sitt affärsställe eller annan avtalad plats. I de fall då det avtalats om annan plats för hämtning sker riskövergången då säljaren har meddelat köparen att varan finns redo för avhämtning. Vid avhämtning på annan plats skall man avtala om tidpunkt så att köparen kan förbereda avhämtningen. (Finlex - köplag 27.3.1987/355.)

Transportköp i 7§ är då säljaren skall ordna transport till köparen. Detta förfarande kan delas in i två kategorier. Den första är då adressen för transporten är inom det område, eller på

samma ort, där säljaren vanligen utför själv eller med anlitad transportör sina transporter. I dessa fall sker avlämning då varan är i köparens besittning. Alltså skall varan vara lossad från transportmedlet och överlåten till köparen genom exempelvis kvittering av frakthandling för att varan skall anses avlämnad och risken ha övergått till köparen. Den andra delen är då mottagaradressen inte är inom säljarens område eller är på annan ort. Då sker avlämnandet när godset har överlämnats till transportören. Detta medför att köparen står för risken från och med lastning och framåt. (Finlex - köplag 27.3.1987/355.)

Då det i Köplagen 27.3.1987/355 står "samma ort eller inom ett område där säljaren vanligen ombesörjer transporten av liknande varor" gör att det kan skapas förvirring då det inte är helt definierat. För åländska förhållanden då handel sker med säljare eller köpare utanför Åland förstår man att detta inte är applicerbart. Dock lokala köp kan vara svåra att veta. Är skärgården inräknad eller är det bara inom Mariehamn ifall det är där säljaren finns? Det är således till både köparens och säljarens intresse att komma fram till detta i avtalet före transport påbörjas för att undvika tvister vid skador eller förluster.

Förutom ovanstående regler är även andra stycket i 13§ och §14 relevanta med tanke på riskövergången. Innehållet i andra stycket i 13§ är att risken kan övergå från säljaren till köparen då säljaren har uppfyllt sina skyldigheter enligt avtal och köparen inte avhämtat godset i tid på grund av orsaker som beror på honom. Detta kan förklaras med att då säljaren har ställt ut en vara i lagret för avhämtning enligt överenskommet avtal skall inte säljaren behöva stå för risken ifall köparen inte kommer och hämtar godset. Dock finns det ett visst ansvar att ta hand om varorna för säljaren även då varorna inte är avhämtade enligt avtal. Kostnader som uppkommer i och med detta ansvar skall köparen stå för.

Det vanligaste tillvägagångssättet, beroende på godsets art och avhämtningsplats, är ändå att säljaren står för dessa kostnader ifall det handlar om enstaka pallar eller mindre och liknande volymer. I 14§ är det klargjort hur viktigt det är att kunna identifiera godset som avses i köpeavtalet. Det avtalade godset skall kunna identifieras antingen genom "*märkning, anteckning i transportdokument eller på annat sätt*" annars kan inte risken gå över till köparen. (Finlex - köplag 27.3.1987/355.)

3.3 Leveransvillkor

Förhållandet mellan köpare och säljare som reglerar transporten är leveransvillkor. Dessa villkor reglerar vem som bär risken, vilken part som står för transportkostnader och avgifter och utförande av tullformaliteter.

3.3.1 Leveransvillkor i Köplagen 27.3.1987/355

De leveransvillkor som nämns i köplagen är i 7§ "*fritt*", "*levererad*" eller "*fritt levererad*", dessa ska efterföljas av en bestämmelseort, till exempel *fritt Stockholm*. Då man använder någon av dessa tre anses inte varan avlämnad förrän den har kommit fram till bestämmelseorten. Det förekommer ett flertal varianter på dessa och det kan löna sig att fundera var riskövergången sker, exempelvis *fritt säljarens fabrik* vilket resulterar i att köparen står för risken i samband med lastning och vidare transport. *Fraktfritt* skall inte blandas ihop med de som finns uppräknade i köplagen, detta förklarar endast att säljaren står för transportkostnaden och att det handlar om ett transportköp då mottagaren är på annan ort eller utanför säljaren område. Vid användande av *fraktfritt* sker riskövergången och avlämnandet då varan överlämnas till första transportör. (Skatteverket)

3.3.2 INCOTERMS®

Sedan år 1936 har Internationella Handelskammaren utformat och tagit fram i flera upplagor leveransvillkor, INCOTERMS®. Den nyaste versionen är INCOTERMS® 2010 och är den åttonde i ordningen. Orsaken till varför dessa har uppkommit är dels att det strävas efter en enhetlighet länder emellan för att förenkla internationella transporter och förenkla tolkning av riskövergångar samt tydliggöra säljaren och köparens försäkringsansvar i transporten. INCOTERMS®-villkor är inte ett köpeavtal utan en del i detta. I INCOTERMS® ingår bland annat vem som står för transportkostnader, sköter dokumentation, uppdelningen av tullförpliktelser, försäkringsansvar och riskfördelning. Användandet av INCOTERMS®-villkor är frivilligt och det är inte endast applicerbara i internationella transporter utan kan användas vid inrikes transporter. Flertalet företag använder dessa villkor oavsett typ av transport. (Stöth, 2017)

Användandet av samtliga INCOTERMS®-villkor förutsätter ett tillägg i leveransvillkoret för att förtydliga var risken övergår till köparen och/eller vart frakten skall betalas av säljaren. Exempelvis FCA Hallmästarvägen 12. Det är även viktigt att specificera i vissa fall vilken version av INCOTERMS® man tillämpar då innehållet kan variera. (Internationella handelskammaren, 2010)

INCOTERMS® 2010 består av elva leveransvillkor vilka delas in i fyra grupper där leveransvillkorets första bokstav är utgångspunkt;

- E-gruppen; EXW (riskövergången i första stadiet av transporten)
- F-gruppen; FCA, FOB, FAS (riskövergången i början av transporten)
- C-gruppen; CPT, CIP, CFR, CIF (samma som F-gruppen)
- D-gruppen; DAT, DAP, DDP (riskövergången i slutet av transporten)

Uppdelningen är inte helt överensstämmande med verkligheten med tanke på riskövergången men det ska ge en förenklad bild var i transporten den är. (Stöth, 2017)

I INCOTERMS® 2010 finns det två villkor (CIP och CIF) som kräver att säljaren ordnar med försäkring. Det naturligaste förfarandet gällande försäkringar i de övriga leveransvillkoren är att parterna tecknar försäkring för sin del fram till eller från och med riskövergången. (Internationella handelskammaren, 2010)

Av dessa elva olika leveransvillkor ska FOB, FAS, CFR och CIF endast användas vid sjötransport och transport på inre vattenvägar. Resterande sju kan användas oberoende transportsätt och antal transportsätt, de kan även användas då sjötransport är en del av transporten. (Internationella handelskammaren., 2010)

Nedan presenteras var för sig de sju resterande leveransvillkor med fokusering på riskövergång och de ansvar gällande upprättande av transportförsäkring som köpare och säljare åtar sig vid användandet av INCOTERMS® 2010.

3.3.2.1 EXW - Ex Works

Riskövergången bestäms av den tidpunkt då avlämnandet sker. För att säljaren ska kunna avlämna godset ska denna se till att godset finns tillgängligt på bestämd plats i säljarens egna land vid en bestämd tid samt informera köparen om detta. Den bestämda platsen är vanligtvis säljarens lager, fabrik eller försäljningsställe. Om det inte har avtalats om någon specifik plats inom säljarens ort får säljaren själv bestämma plats för överlämnande. Då säljaren har uppfyllt sina åtaganden gällande avlämning sker riskövergång till köparen. (Ramberg, 2011)

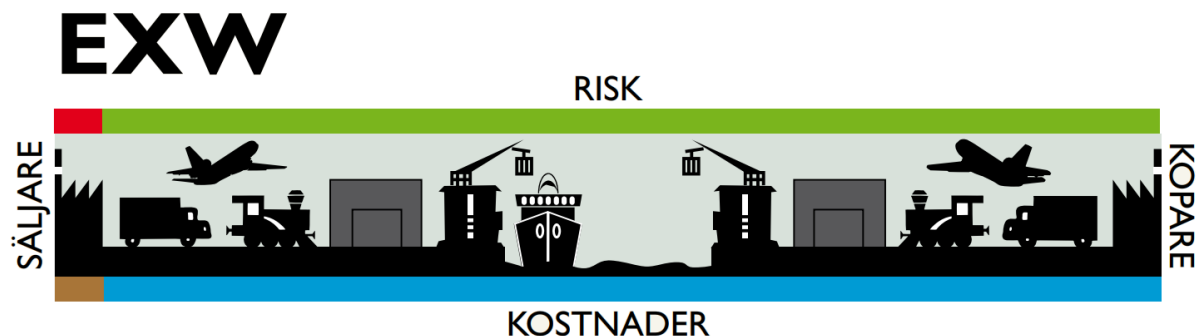
Godset skall inte lastas på någon bil då detta är under köparens riskåtaganden. Ifall säljaren ändå bistår med lastning av godset är det ändå på köparens risk. (Internationella handelskammaren, 2010)

Efter att säljaren har avlämnat godset och informerat köparen skall köparen ta emot godset vilket vanligen betyder att han har bokat en transport för upphämtning av varorna. Är fallet sådant att köparen inte hämtar godset kan riskövergången förskjutas vilket betyder att köparen kan stå för risken fast varorna inte ännu är upphämtade. (Ramberg, 2011)

I de fall som köparen har rätt att bestämma tidpunkt och/eller plats för avlämnandet skall säljaren informeras om köparens beslut. Ifall köparen inte lyckas med detta åtagande kan riskövergången förskjutas till köparens nackdel. Detta har att göra med att i de fall säljaren bestämmer tid och plats kan övergången av risken ske på säljarens villkor. Men ifall köparen skall bestämma tid och plats men inte informerar säljaren skall denna inte bli drabbad av köparens försumbarhet då denna drar ut på säljarens risk länge än vad som var planerat i det ursprungliga försäljningsavtalet. (Ramberg, 2011)

Varken säljare eller köpare har någon skyldighet att teckna försäkring för transporten men det rekommenderas att köparen avtalar om försäkring från och med riskövergången. Säljaren har vanligtvis en försäkring som täcker egna varor i deras egna lokaler så dessa har ingen orsak att dubbelförsäkra. Säljaren har dock en skyldighet gentemot köparen att förse denna med nödvändiga uppgifter för att köparen skall kunna teckna försäkring. (Ramberg, 2011)

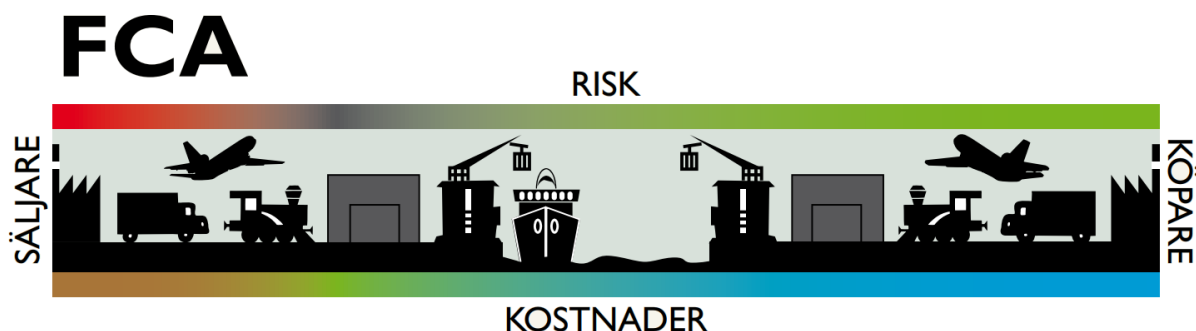
Som syns nedan i figur 1 så står köparen för den största delen av risken i EXW-villkoret. EXW är det villkor som köparen står för mest risk av alla INCOTERMS® 2010 villkor.



Figur 1. Illustration över riskövergång och kostnader i EXW-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

3.3.2.2 FCA - Free Carrier

I jämförelse med EXW-villkoret är riskövergången ett steg senare i transporten då man använder sig av FCA-villkoret. Riskövergången sker i samband med avlämnandet som i det här fallet sker när godset har lastats på den transportör som köparen avtalat transport med. Godset kan även ses som avlämnat ifall godset finns tillgängligt, klart för lossning, för transportören lastat på säljarens transportmedel på angiven terminal. Nedan i figur 2 illustreras var riskövergången sker. (Internationella handelskammaren, 2010)



Figur 2. Illustration över riskövergång och kostnader i FCA-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

Vi kan förtydliga detta med exempel på de två olika alternativen.

- Köparen av stålrör bokar transport för avhämtning hos säljaren, då bär säljaren risken och har skyldighet att lasta transportörens fordon.
- Köparen av stålrör bokar transport från en närliggande terminal till säljaren. Säljaren har skyldighet i enlighet med INCOTERMS® 2010 att leverera stålrören till den angivna terminalen. Då dessa finns tillgängliga på terminalen och redo att lossas övergår risken till köparen.

Det är viktigt att specificera noggrant i avtalet var avlämnandet skall ske och hur en eventuell omlastning skall ske. (Ramberg, 2011)

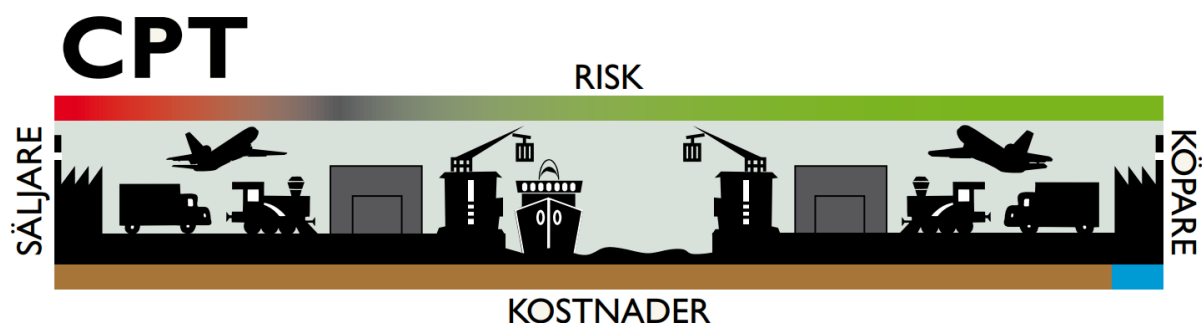
Säljaren har skyldighet att underrätta köparen i tid om när godset kan avhämtas och ifall den transportör som köparen avtalat med inte avhämtat godset i tid. (Internationella handelskammaren, 2010)

Köparen har skyldighet att underrätta säljaren om transportsätt, namnet på transportören och var och när säljaren skall avlämna godset. Det kan uppkomma en förskjutning i riskövergången till köparens nackdel då fallet är sådant att köparen inte informerar säljaren om ovanstående eller att den transportör som köparen utsett inte tar hand om godset enligt transportavtalet. I dessa fall bär köparen risken från avtalad dag eller från den dagen som säljaren har gett köparen tillgång till godset. (Internationella handelskammaren, 2010)

Det finns ingen avtalad försäkringsskyldighet i FCA-villkoret utan det rekommenderas att vardera parten avtalar om försäkring för egen del fram till och från och med riskövergången. Säljaren har en skyldighet gentemot köparen att förse denna med nödvändiga uppgifter för att köparen skall kunna teckna försäkring. (Internationella handelskammaren, 2010)

3.3.2.3 CPT - *Carriage Paid To*

I de leveransvillkor i grupperna E, F och D följer kostnadsansvaret med riskövergången. I C-gruppen är detta två olika separata punkter vilket kan göra att missförstånd uppkommer. Dessa olika punkter visas nedan för CPT-villkoret i figur 3.



Figur 3. Illustration över riskövergång och kostnader i CPT-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

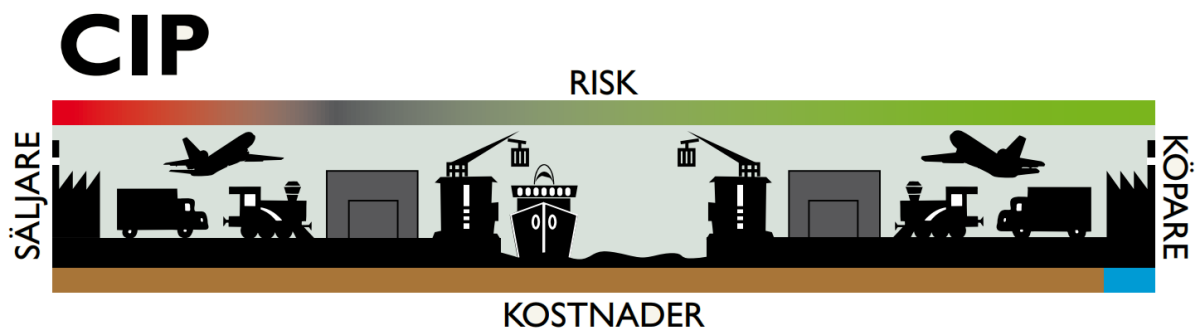
Säljaren ingår avtal med en transportör för huvuddelen av transporten. Om inte någon specifik plats för leverans har avtalats får säljaren välja den plats eller terminal som är lämpligast på leveransorten. Riskövergången sker i samband med avlämnandet av godset. Avlämnandet är då säljaren lämnar godset till det första transportmedlet, på avtalad tid, som säljaren har avtalat med om transport till leveransorten. (Ramberg, 2011)

Vi kan förtydliga detta med ett exempel: CPT Årsta. Säljaren av stålrör ingår avtal om transport från Hamburg till Årsta. Säljaren står för transportkostnaderna från lagret i Hamburg till Transportörens terminal i Årsta. Riskövergången från säljaren till köparen sker då godset har lastats på transportörens lastbil på säljarens lagerområde i Hamburg.

Det finns inget krav på att ingå avtal om transportförsäkring varken för säljaren eller köparen men båda rekommenderas att försäkra den del av transporten som vardera köparen och säljaren bär risken för. Det är viktigt att specificera i köpeavtalet var riskövergången sker då det i leveransvillkoret inte syns var riskövergången sker. Det är säljarens skyldighet att på begäran från köparen att tillgodose köparen med tillräcklig information för att köparen skall kunna avtala om försäkring. (Internationella handelskammaren, 2010)

3.3.2.4 CIP - *Carriage and Insurance Paid To*

Uppdelningen av riskövergången och kostnaderna för transporten är samma som i CPT-villkoret, vilket betyder att det är två olika punkter där kostnaderna och risken övergår från säljaren till köparen, figur 4.



Figur 4. Illustration över riskövergång och kostnader i CIP-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

Det som skiljer CIP-villkoret från CPT-villkoret är att säljaren har skyldighet att teckna försäkring för transporten till angiven destination. Säljaren har endast skyldighet att teckna

transportvaruförsäkring som uppfyller minimivillkor “clauses” (C) av “Institute Cargo Clauses” eller motsvarande villkor, grundförsäkring, i de svenska och finska transportförsäkringsvillkoren. I de fall då köparen önskar tilläggförsäkring skall säljaren teckna detta på köparens bekostnad. Säljaren skall teckna transportförsäkringen så att köparen kan begära direkt ersättning från försäkringsbolaget utan säljarens inblandning. Försäkringsbeloppet skall uppgå till 110% av godset värde. De 10 % som överstiger godset värde skall täcka köparens vinstbortfall för försäljningen vid en eventuell skada eller förlust av varorna. Ifall köparen själv vill teckna tilläggförsäkring har säljaren skyldighet att förse köparen med tillräcklig information för att det ska kunna genomföras. (Ramberg, 2011)

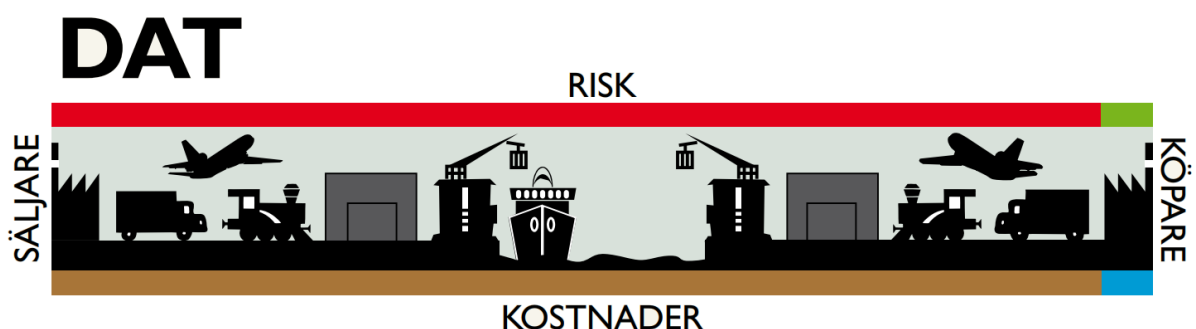
Transportförsäkringar kommer att förklaras närmare i kapitel 3.7.

Som kommentar till försäkringsklasserna rekommenderas, enligt Jan (Ramberg, 2011), att teckna tilläggförsäkring då klass C endast är ett katastrofskydd som ger begränsat skydd vilket endast är lämpligt att använda då det är frågan om transport av bulkvaror. (Ramberg, 2011)

Som exempel på detta kan vi hålla kvar samma exempel som i CPT-villkoret om stålrören, det enda som skiljer nu är att säljaren ska teckna en transportförsäkring som sträcker sig hela vägen till Årsta och således skyddar köparen mot dennes risk.

3.3.2.5 DAT - *Delivered at Terminal*

Riskövergången sker i samband med avlämnandet av varorna på angiven terminal på destinationsorten, figur 5. Avlämnandet sker då godset har lossats på den angivna terminalen så att köparen har godset till sitt förfogande enligt avtalad tidpunkt. (Internationella handelskammaren, 2010)



Figur 5. Illustration över riskövergång och kostnader i DAT-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

Om ingen specifik terminal angivits i avtalet eller följer av tidigare praxis mellan parterna har säljaren rätt att välja det lämpligaste alternativet på orten. Ifall följderna av säljarens val av terminal gör att det är svårt att hämta varorna eller uppkommer tilläggskostnader för avhämtning skall säljaren stå för dessa kostnader och risker. (Ramberg, 2011)

Köparen är skyldig att iordningställa alla tullformaliteter då godset levererats till destinationen. Ifall köparen inte fullföljer dessa skyldigheter går risken över från säljaren till köparen före ankomst till avtalad terminal. (Ramberg, 2011) Exempelvis då transportören kommer med färjan till Eckerö och inte förannmält sin ankomst vilket kan leda till att godset måste lossas på ett tillfälligt tullager. Då övergår risken från säljaren till köparen i Eckerö då detta uppdagas.

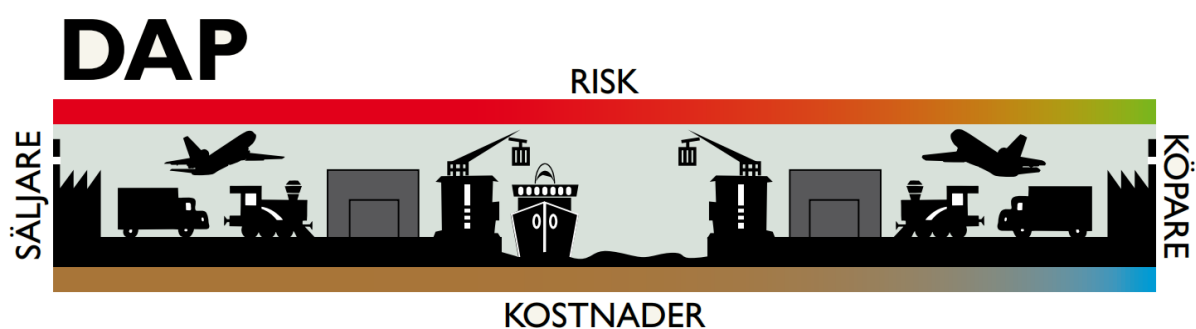
Liknande EXW-villkoret om köparen har rätt att bestämma tidpunkt och/eller terminal för avlämnande skall säljaren informeras om köparens beslut. Ifall köparen inte lyckas med detta åtagande kan riskövergången förskjutas till köparens nackdel. Detta har att göra med att i de fall säljaren bestämmer tid och plats kan övergången av risken ske på säljarens villkor. Men då köparen skall bestämma tid och plats men inte informerar säljaren skall denna inte bli drabbad av köparens försumbarhet då denna drar ut på säljarens risk längre än vad som var planerat i det ursprungliga försäljningsavtalet. (Ramberg, 2011)

Det finns ingen avtalad försäkringsskyldighet i DAT-villkoret utan det rekommenderas att vardera parten avtalar om försäkring för egen del fram till och från och med riskövergången. Både säljaren och köparen har en skyldighet gentemot den andra att förse denna med nödvändiga uppgifter för att tecknande av transportförsäkring skall kunna göras. (Ramberg, 2011)

3.3.2.6 DAP- *Delivered at Place*

Överlag följer DAP-villkoret, figur 6, samma upplägg som DAT-villkoret. De skillnader som finns är att det i leveransvillkoret har avtalats om en plats istället för en terminal som det är i DAT-villkoret. Detta betyder att avtalad plats kan vara platsen där köparen har sitt lager eller verksamhetsställe. Säljaren bär alltså risken fram till denna avtalade plats. En annan skillnad är att lossningen av varorna på avtalad plats är på köparens risk och kostnad till skillnad mot DAT-villkoret där säljaren står för lossningen så att godset är till köparens förfogande.

(Internationella handelskammaren, 2010)



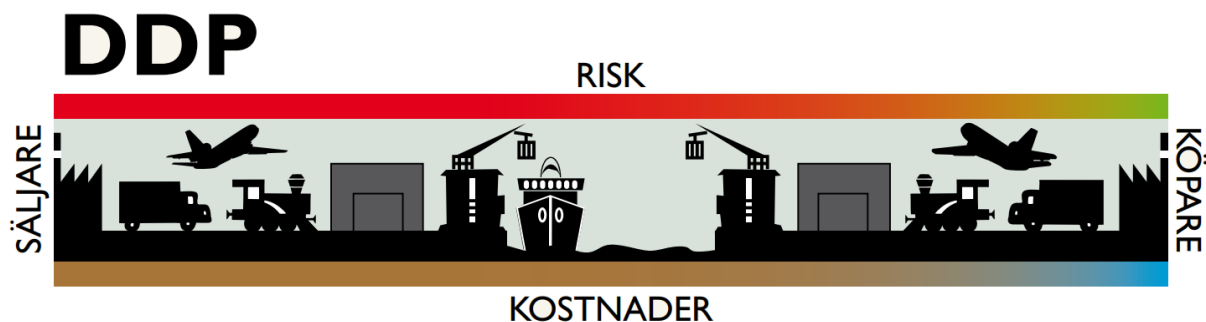
Figur 6. Illustration över riskövergång och kostnader i DAP-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

Det finns ingen avtalad försäkringsskyldighet i DAP-villkoret utan det rekommenderas att vardera parten avtalar om försäkring för egen del fram till och från och med riskövergången. Både säljaren och köparen har en skyldighet gentemot den andra att förse denna med nödvändiga uppgifter för att tecknande av transportförsäkring skall kunna göras. (Ramberg, 2011)

3.3.2.7 DDP - *Delivered Duty Paid*

I stort sett samma innehåll som DAP-villkoret. Det som skiljer är säljaren sköter alla tullformaliteter, vilket gör att det inte är någon skillnad i riskövergång, figur 7.

(Internationella handelskammaren, 2010)



Figur 7. Illustration över riskövergång och kostnader i DDP-villkoret (Trygg-Hansa Försäkring)

Det finns ingen avtalad försäkringsskyldighet i DDP-villkoret utan det rekommenderas att vardera parten avtalar om försäkring för egen del fram till och från och med riskövergången. Både säljaren och köparen har en skyldighet gentemot den andra att förse denna med nödvändiga uppgifter för att tecknande av transportförsäkring skall kunna göras. (Ramberg, 2011)

3.3.2.8 Övrigt

En viktig kommentar i sammanhanget kring riskövergång är att risken inte kan övergå från säljaren till köparen om inte *“godset tydligt identifierats som det avtalade godset”* enligt INCOTERMS® 2010 (Internationella handelskammaren, 2010). Detta kan vara relevant i exempelvis DAT-villkoret då det på en terminal kan finnas flera liknande varor. Hur kan då risken övergå ifall inte köparen vet att det är det avtalade godset?

3.3.3 Finnterms

Som tidigare nämnt är det inget hinder att använda INCOTERMS® även då det är frågan om handel inom Finland. Förutom INCOTERMS® lämplighet har det även utformats leveransvillkor som är anpassade till den finska marknaden och dess traditioner och praxis. Dessa är Finnterms och är framtagna av Suomen Logistiikkayhdistys ry. Förutom att de är anpassade till den finska marknaden kan de även användas vid internationell handel. Exempel på användande av Finnterms är inom offentlig upphandling där inte avtalats om annat är det Finnterms TOP som ska användas. Finnterms består av sex olika villkor, NOL, FCA, CPT, CIP, DDU och TOP. (Logistiikan maailma | Reijo Rautauoman säätiö)

Det finns stora likheter mellan Finnterms och INCOTERMS® 2010. FCA, CPT, CIP är samma som i INCOTERMS® 2010 och DDU (fanns med i INCOTERMS® fram till år 2000) kan liknas med DAP i INCOTERMS® 2010. De övriga två NOL och TOP har även de väsentliga likheter med jämförande av INCOTERMS®'s 2010 EXW och DDP.

De skillnader som kan ses i hänseende till riskövergång är att det i TOP jämfört med DDP ingår lossning hos köparen på säljarens risk och kostnad, exempelvis lossad in i köparens lager. I DDP står köparen för kostnaderna och risken vid lossning. (Logistiikan maailma | Reijo Rautauoman säätiö)

3.4 Transportavtal

Det avtal som ingås för att transportera ett specificerat gods från en punkt till en annan är ett transportavtal. Transportavtalet ingås antingen mellan säljaren eller köparen och en transportör. Ifall avtalet innehåller även tjänster såsom exempelvis lagerföring, försäkring av godset, plock och distribution med mera förutom transport är det frågan om ett logistikavtal. Idag finns det en utbredd och välutvecklad marknad för tredje- och fjärdepartislogistik vilket har gjort att gränsen mellan ett transport- och ett logistikavtal har suddats ut. Det är alltså viktigt i ingående av avtal att specificera vad som ingår i tjänsten för att kunna utröna vad för form av avtal som man avtalar om. (Stöth, 2017)

3.5 Transportörens ansvar och transportvillkor

Transportören eller speditören, beroende på avtal, har ansvar från och med att godset har omhändertagits fram till kvittering för avlämnandet för det gods som enligt avtal skall transporteras. Detta innebär att då transportören har börjat förflytta godset börjar dennes ansvar och fortsätter fram till att varan är lossad och ett transportdokument är underskrivet. Transportörens ansvar regleras enligt de fastställda konventioner och lagar som gäller. Dessa är i Finland "Lagen om vägbefordringsavtal 23.3.1979/34"⁵ och i Sverige "Lag (1974:610) om inrikes vägtransport" förutom dessa kommer även den CMR-konventionen (konvention om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg) från 1957 att påverka transportörens ansvar.

De nationella lagarna om vägtransport bygger på CMR-konventionen (även NSAB avtalet gör det). Vid transporter som sker i andra former finns det liknande regelverk såsom Haag-Visby reglerna för sjötransporter, COTIF för järnvägstransporter och Montrealkonventionen för flygtransport. Enligt 4§ i Lagen om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345 tillämpas lagen även då det under delar under transportens gång varit frågan sjötransport, järnvägstransport eller flygtransport. Vidare i detta kapitel om transportörens ansvar hänvisas till Lagen om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345 då denna lag även har tagit in de väsentliga bestämmelserna in i lagtexten från CMR-konventionen.

Lagarna och konventionerna är tvingande och kan således inte kringgås för att skapa sämre villkor för uppdragsgivaren. Dock får man komma överens om bättre villkor gällande inrikestransport. För utrikestransporter mellan länder där CMR-konventionen skall tillämpas är lagen tvingande åt båda håll, man får inte avtala om bättre villkor för varken transportköparen eller transportören. Orsaken till detta är att göra den så enhetlig som möjligt internationellt. Detta gör att transportbolag och företag kan verka internationellt utan att behöva ta i beaktande de olika regelverken för olika delar av världen. (Stöth, 2017)

Inom transporträtten tillämpas ett så kallat culpaansvar med omvänd bevisbörda där transportören är ansvarig ifall denna inte kan bevisa motsatsen. Detta har en grund i att det finns ett *presumtionsansvar* som transportör, ett förmodat ansvar att ta hand om godset. Alltså vårdplikt, godset förväntas att se likadant ut och fungera på samma sätt då transportören övertar varan tills den är avlämnad, exempelvis skall det inte uppkomma repor på godset eller saknas delar ifrån försändelsen vid lossning. (Stöth, 2017)

Viktigt att påpeka att det även finns ett ansvar hos avsändaren av godset att förpacka det ändamålsenligt att det klarar av en transport och de faror som kan förekomma i samband med en transport. Avsändaren är även ersättningsskyldig till transportören ifall det uppkommer skador eller kostnader på personer, fordonet, utrustning eller annat gods. Det kan inte ses som om avsändaren har tagit ansvar då han har skickat iväg exempelvis en tung maskin löst på en trasig pall eller en öppen färgburk. Då transportören har haft möjlighet att undersöka godset och inte sagt till eller antecknat i transportdokumentet om en synlig eller uppenbar risk skall transportören bära denna risk. (Finlex - lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345.)

Transportören har således en undersökningsplikt då denna avhämtar godset.

Undersökningspliktens innehåll enligt *Lagen om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345* är att se till att fraktsedelns uppgifter kring godset stämmer och att undersöka godset och emballaget från utsidan. I de fall som transportören inte kan fullfölja sin undersökningsplikt eller upptäcker avvikelser som han har synpunkter på har han ansvar att anteckna det i transportdokumentet och underrätta avsändaren om de punkter han har synpunkter på. Då det handlar om en inrikes transport där avsändaren har ombesörjt lastningen har transportören

ingen skyldighet att undersöka innehållet i lastutrymmet. (Finlex - lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345)

Transportörens ansvar är begränsat i samband med ersättning vid skador eller förlust av godset. Begränsningarna, då det gäller vägtransport, finns i CMR-konventionen, svensk och finsk lagstiftning kring vägtransporter samt i de standardavtal som upprättas med transportören. Det avtal som är vanligast att tillämpa är NSAB 2015 (mera om NSAB i kapitel 3.5.1). Ersättningarna enligt lagar och standardavtal:

Lag om vägbefordringsavtal - Finland	20 €/kg bruttovikt
Lag (1974:610) om inrikes vägtransport	150 SEK/kg bruttovikt
CMR-Konventionen	8,33 SDR/kg bruttovikt (~10€)
NSAB 2015	8,33 SDR/kg bruttovikt (~10€)
Alltrans 2007	8,33 SDR/kg bruttovikt (~10€)

Förutom ovanstående ersättning skall vid total förlust även fraktkostnad, tullavgifter och andra kostnader återbetalas, då det handlar om en skada räknas återbetalningen proportionellt till skadans storlek. Vid försening är ersättningen begränsad till fraktens belopp och kan alltså inte bli högre än det. I de fall då värdet på fakturan på avtalat gods är lägre än ovanstående ersättningsbelopp ersätt istället denna kostnad. Kostnader liknande affektionsvärde, antikvärde, förlorad handelsvinst eller indirekta kostnader tas ingen hänsyn till. (Lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345)

Orsaken till varför ersättningen beräknas utgående från fraktvikten är att transportörer sätter sitt pris enligt vikten på varan eller volym som i sin tur räknas om till bruttovikt. Detta har att göra med att transportörer har ett utrymme att lasta och värdet på varan påverkar inte ifall det får plats eller inte utan det är storleken eller vikten som bestämmer detta. I bakgrund till detta kan beräkningsgrunden för ersättningar förstås lättare. Då transportören tar betalt per kilo borde således även ersättningen vara per kilo. (Stöth, 2017) Då man funderar hur det skulle vara i annat fall vid exempelvis fraktkostnad enligt godset fakturavärde kunde detta leda till att det skulle vara ytterst svårkalkylerad lönsamhetsberäkning för transportbolagen då deras trafik är anpassad till varornas storlek och inte fakturavärden.

I de fall som endast ett kolli av flera i försändelsen är skadat skall ersättning endast beräknas utgående på vikten av det skadade kolli. (CMR - fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, Finlex - lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345.)

Transportörens ansvar gällande transporten är, förutom det självklara att transportera godset från en punkt till en annan, att transportören skall vårda godset enligt bästa möjliga sätt och bär också ansvaret för godset enligt det som ingår i transportavtalet. Transportören har även ansvar för sina anställda och de anlitade underentreprenörer. Då det handlar om culpaansvar inom transporträtten skall transportören kunna hållas ersättningsansvarig ifall det handlar om vårdslöshet men orsaker som han inte kan rå för eller veta om kan han inte vara ansvarig för. Ifall det sker en skada eller förlust och transportören kan bevisa att detta berodde på någon eller flera av nedanstående punkter är transportören ansvarsbefriad enligt Lagen om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345:

- försummelse av avsändaren eller mottagaren som inte transportören haft någon vetskap om
- av godsets bristfälliga beskaffenhet
- av orsaker som transportören inte kunnat undvika och inte heller följderna till dessa händelser
- “användning av öppet motorfordon utan presenning när användning av sådant fordon uttryckligen avtalats och antecknats i fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, avsändaren godkänt användningen;
- felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller när det är bristfälligt förpackat;
- hantering, lastning, stuvning eller lossning av gods som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av annan som handlar för deras räkning;
- sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, särskilt genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;” i de fall som transporten sker med kyl
- “ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset; eller
- befordran av levande djur” endast då han har “vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna normalt ålegat honom, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.”

Några ytterligare specificeringar till ovanstående är att i fjärde punkten finns det av naturliga skäl undantag för “onormalt stor minskning eller förlust av helt kolli” samt att i punkt 9 “vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna normalt ålegat honom, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit”. (Finlex - lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345.)

Då det handlar om transporter som skall transporteras med krav på kyla, värme och fuktighet och lastutrymmet är utrustat med kylmaskin för att hålla de ställda kraven kan transportören endast ses som ansvarsbefriad “då han vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna ålegat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit” (Lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345) Exempel på detta kan vara vid transport av frukt från varmare klimat till kallare och frukten i sig håller en hög temperatur vid lastning, då den kyls ner med hjälp av kylmaskin bildas det kondens vilket gör att frukten kan ta skada under transporten, då gäller det för transportören att vidta alla åtgärder som han kan. Exempelvis sätta specialpapper ovanpå översta lagret för att skydda frukten mot fukten.

Transportören kan inte befrias från sitt ansvar ifall det är skador eller förluster som kan kopplas ihop med skicket på transportfordonet, underentreprenörer eller av anställda. I de fall som man kan konstatera att transportören har visat uppsåt eller grov vårdslöshet gäller inte de tidigare nämnda beloppen för ansvarsbegränsningen utan det skall ersättas till fullo till den part av säljaren eller köparen som bär risken. (Lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345)

3.5.1 Standardavtal

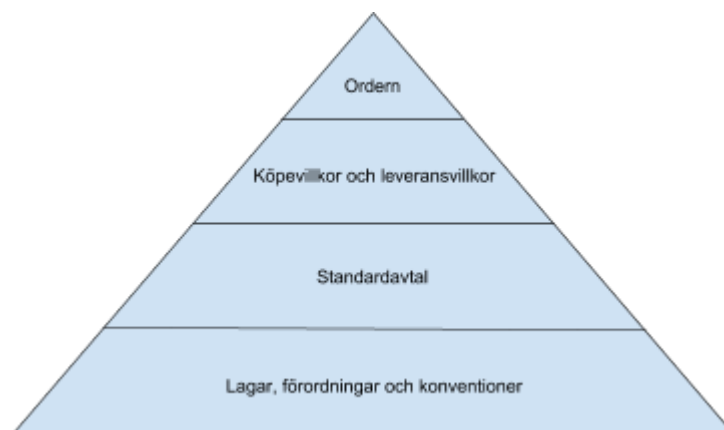
Då det avtalas om transporter kan det vara krångligt och tidskrävande att varje gång ta fram ett avtal som gäller den specifika transporten och det gods som skall fraktas. För att underlätta detta har det tagits fram så kallade standardavtal. Andra fördelar är också att uppdragsgivare och andra transportbolag vet på förhand vilka villkor som gäller. Inom transportbranschen är det vanligaste Alltrans 2007 och NSAB 2015. NSAB 2015 används i hela norden och är framtagna av det gemensamma Nordiskt Speditörförbund där alla nordiska länder är representerade förutom Island. Förutom speditörförbunden har även näringslivsorganisationer varit och utformat avtalet. Standardavtalen uppdateras vilket gör det viktigt att förtydliga vilken version man tillämpar då det kan finnas skillnader i innehållet. Förutom de framtagna standardavtalen har troligtvis transportören även egna transportvillkor och ett enskilt avtal gällande den aktuella transporten. I dessa avtal eller villkor är det vanligt att man hänvisar till ett standardavtal. Exempelvis “Alla transporter som transportören utför sker enligt NSAB 2015.” (Stöth, 2017)

Enligt 1§ i NSAB 2015 är användandet främst för medlemmarna i respektive nordiskt lands speditörsförbunds. Även icke medlemmar får använda sig av NSAB 2015 men bara då de har godkänts av en medlemsorganisation i Nordiskt Speditörsförbund.

Både NSAB 2015 och Alltrans 2007 bygger på lagarna om vägtransport och på CMR-konventionen vilket gör att de har liknande innehåll och kommer därför inte tas upp närmare.

3.6 Avtalsförhållanden

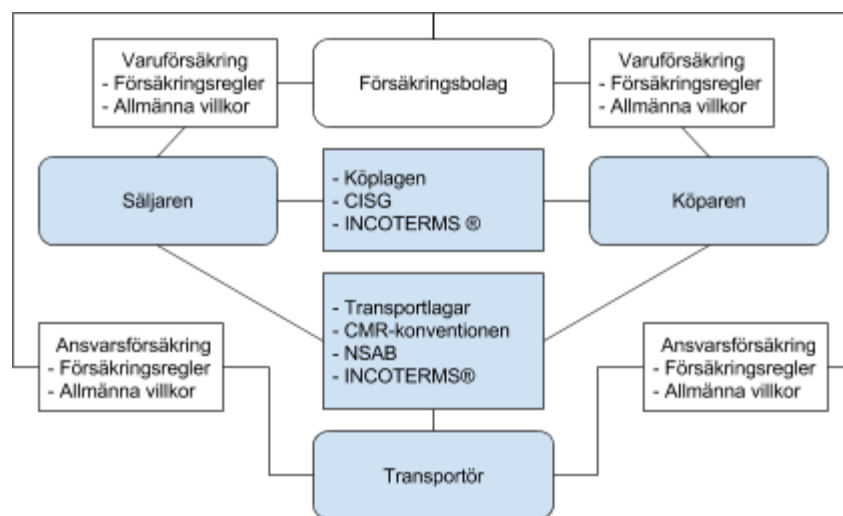
Frågan som uppkommer då man går igenom alla dessa lagar och bestämmelser samt olika avtal som sin tur har grund i både nationella och internationella lagar och konventioner; vilken ska man följa och vilken har företräde före den andra? Som en grundregel kan säga att tvingande lagstiftning är utgångspunkten. Oavsett hur man diskuterar kring företräde så kan inte den tvingande lagen förbigås. Som redan skrivet är det fritt fram att avtala om sådant som är bättre än den tvingande lagstiftningen. Detta gäller dock inte CMR-konventionen som är ett undantag då man inte får avtala om varken bättre eller sämre villkor för uppdragsgivaren. Figur 8 nedan skall försöka beskriva vilket företräde som finns framom något annat:



Figur 8. Illustration av grunderna till ordern (Stöth, 2017)

Figuren skall tydas så att man börjar uppfifrån och går neråt tills man når fram till en lösning eller då man kommer till klarhet. Pyramiden bygger på att de lagar, förordningar och konventioner som finns är grunden för de övriga avtalen. (Mällroth & Rafiey, 2016)

Vilka avtal och regler är det som gäller mellan de olika parterna i en transport? Mellan köpare och säljare regleras avtalet av köplagen eller CISG vid internationell handel samt leveransvillkoren. Mellan transportör och uppdragsgivare regleras det med det transportavtal som är baserat på transportlagarna, standardavtal och det leveransvillkor som ingåtts. Även försäkringsbolagen är inblandade och skapar ett passivt förhållande då de är med då försäkringen tecknas och blir aktiva igen vid en eventuell skada eller förlust. Då uppvisar de ett förhållande till både säljaren eller köparen beroende på vem som bär risken, samt till transportören i och med deras ansvarsförsäkring. Nedan illustreras detta i en förenklad form i figur 9.



Figur 9. Omarbetad version av Stöth's figur som visar förhållanden mellan olika parter (Stöth, 2017)

3.7 Transportförsäkring

För att företag ska kunna skydda sig mot oförutsedda händelser under en transport ska företaget, som bär risken, teckna en varuförsäkring. Med detta menas att försäkringen täcker varan/godset i sig, vilket gör att det är ett skydd för ägaren av varan. Man kan inte försäkra en vara om man inte har ekonomiskt intresse i varan eller lider en ekonomisk förlust om egendomen skadas. Undantag till detta är då det avtalats om leveransvillkor enligt INCOTERMS® 2010 och man använder sig av CIF- eller CIP-villkoret. I dessa villkor skall det ingå försäkring för köparen på säljarens bekostnad. Försäkringen skall endast vara "minimum cover" detta motsvarar vanligtvis försäkringsklass C eller grundförsäkring av godset. I de andra INCOTERMS® 2010 finns det alltså inget krav men det rekommenderas att båda parter försäkrar sin del av transporten. (Stöth, 2017)

Det är de nationella försäkringslagarna i både Finland och Sverige som reglerar utformningen och innehållet av försäkringen. Dessa är tvingande lagar förutom det faktum att sjö- och transportförsäkringarna har undantag och omfattas således inte av de tvingande reglerna. Detta betyder att det finns möjlighet att skapa och använda egna regler. Detta har försäkringsbranschen gjort och i Sverige har man tagit fram Allmän svensk Sjöförsäkringsplan 2006 som också är grunden för transportförsäkringar för landtransport. (Internationella handelskammaren, 2010) I tillägg till detta kan nämnas att den norska sjöförsäkringsplanen omarbetades till en Nordisk Sjöförsäkringsplan av 2013 och nu uppdaterad till version 2016 och är överenskommen mellan *the Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)*, Danmarks Rederiforening, Rederierna i Finland, Norges Rederiforbund samt Svensk Sjöfart. (Nordisk sjöförsäkringsplan av 2013, version 2016.)

Före tecknandet av försäkring klarläggs riskbilden för företagets transporter. Detta görs tillsammans med transportören och försäkringsbolaget. Meningen med varuförsäkringar är att det ska täcka de skador och förluster som kan uppkomma vid händelser som vanligen inte sker i transporter. Försäkringen skall ses som ett komplement till de ansvar som transportören har. Det finns en upplysningsplikt inskrivet i försäkringslagen. Vilket innebär att man skall informera om ändringar som kan påverka riskbilden. Då det handlar om INCOTERMS® 2010 och CISG art .32 så är det upplysningsplikt mellan köpare och säljare för att vardera skall kunna teckna en fullvärdig försäkring. (Stöth, 2017)

När man som företag tecknar en varuförsäkring är det vanligt att man avtalar för ett år i taget. Denna försäkring skall alltså täcka alla transporter som försäkringstagaren är inblandad i under det kommande året. Man tar hänsyn till försäkringstagarens beräknade transportvolym och därefter beräknas premien. I de fall då det i slutet av försäkringsperioden har skett mindre eller mer transporter regleras det som en premiereglering. Detta ger en fördel då försäkringstagaren aldrig behöver riskera att varor är oförsäkrade under transporten. Ett annat vanligt tillvägagångssätt då man tecknar försäkring är att man tecknar bara för den aktuella transporten av en specifik vara. I de fallen räknas premien ut baserat på den aktuella varans värde. Kostnaden för att ha gods försäkrat under transport är låg jämfört med vad en skada eller förlust kan kosta. (Stöth, 2017)

Enligt försäkringsvillkoren så är försäkringsvärdet varans värde på den ort där försäkringen börjar med tillägg av fraktkostnader och försäkringskostnad. Utöver detta skall det läggas till 10 % som skall representera förlorad handelsvinst. I de fall då man uppger lägre försäkringsvärde blir då således också ersättningen lägre. (Alandiabolagen, 2016)

I flera fall kan det vara värt att klura lite extra på är om det är av värde att teckna en försäkring. Det kan i vissa fall vara frågan om gods som är tunga och inte har stort ekonomiskt värde, i de fallen kanske transportörens begränsade ersättning kan räcka. Exempelvis i en trave med gipsskivor som transportören har bandat fel och det uppkommit skador i kanterna i de översta skivorna i knippen. En gipsskiva väger ca 26 kilo men då det är förpackat i en knippe så utgår ersättningen för hela kollit som väger 1000 kg vilket gör att det är en ersättning som är med marginal större än det faktiska värdet på försändelsen. Då fastställs ersättning enligt fakturavärdet vad de skadade skivorna är värda.

Ifall det skulle ske en skada eller förlust skall man som försäkringstagare så snabbt som möjligt informera försäkringsbolaget så att de kan påbörja sin utredning. Det kan vara frågan om besiktning av godset för att säkerställa vad som har hänt. Det är enligt villkoren en gräns på sex månader inom vilken man skall ha upplyst sitt försäkringsbolag annars förfaller rätten till en eventuell ersättning. Försäkringsbolaget har en månad på sig att ersätta skadorna efter att den tidpunkt då denna har tagit del av den relevanta informationen för att hantera ärendet. (Stöth, 2017)

Transportören skall även den se till att ha försäkrat sitt ansvar som transportör. Denna försäkring är en ansvarsförsäkring som skyddar andras egendom i det här fallet uppdragsgivarens gods. Det kan också hända att uppdragsgivare har krav på transportörer att ha en ansvarsförsäkring. På grund av att transportören har en egen ansvarsförsäkring kan det förekomma missförstånd angående försäkringar vid transporten då det kan vara lätt att blanda ihop varuförsäkring med transportörens ansvarsförsäkring. Det finns även de transportörer som har att det ingår en varuförsäkring i transportavtalet. Det är alltså viktigt att ta reda på före transport påbörjas ifall det i avtalet ingår någon form av varuförsäkring och av vilken klass. I samband med avtal om transport kan det vara i transportörens intresse att informera

om det begränsade ansvaret samt om en eventuell transportförsäkring. Det är inget krav för transportören med det kan tänkas att det ger bättre kundupplevelse. (If Skadeförsäkring, 2017)

3.7.1 Villkor för en transportvaruförsäkring

“principen med försäkringar är ju att de ska ersätta skador som eventuellt kan hända och inte att ersätta det som måste inträffa” (Stöth, 2017)

När man avtalar om försäkring skall man beakta vilka risker den är tänkt att skydda mot. Inom varuförsäkring tillämpar man standardvillkor och de vanligaste i Finland och Sverige är “Allmänna villkor för transportförsäkring av varor”. Internationellt är det “Institute cargo clauses”. Val av villkor beror på ifall det är import eller export, vid export används de internationella villkoren på grund av språket. Vad som ingår är i stort sett samma oavsett vilket av de nämnda man tillämpar. De är indelade i tre kategorier: *grundförsäkring*, *utvidgad grundförsäkring* och *helförsäkring*. Dessa kategorier motsvaras av de engelska *C*, *B* och *A*. Nedan i figur 10 finns en sammanställning på vad olika villkoren skyddar mot (Alandiabolagen, 2016):

<p>GRUNDFÖRSÄKRING (C)</p> <p>2.1.1 Brand eller explosion,</p> <p>2.1.2 att sjötransportmedlet kolliderar, strandar, grundstöter, sjunker eller kantrar,</p> <p>2.1.3 att landtransportmedlet, medan det är landburet, kolliderar, spårar ur, välter eller kör i diket,</p> <p>2.1.4 att lufttransportmedlet kolliderar, störtar eller välter,</p> <p>2.1.5 att varan under sjötransport förloras överbord av annan orsak än i 2.2.5,</p> <p>2.1.6 händelse i samband med lossning i nödhamn,</p> <p>2.1.7 uppföring, bidrag och kostnader inklusive räddnings och bärgningskostnader vid gemensamt haveri.</p> <p>UTVIDGAD GRUNDFÖRSÄKRING (B)</p> <p>2.2.1 De händelser som omfattas av Grundförsäkring enligt 2.1 ovan,</p> <p>2.2.2 åskslag, jordbävning, jordskred, lavin eller vulkanutbrott,</p> <p>2.2.3 att landtransportmedlet, medan det är sjöburet, kolliderar, spårar ur eller välter,</p> <p>2.2.4 att havsvatten, sjövattnet eller flodvattnet tränger in i transportmedel, container, lager eller upplagsplats eller</p> <p>2.2.5 att kolli tappas vid lastning till eller lossning från transportmedlet och därigenom går helt förlorat eller blir totalt förstört.</p> <p>HELFÖRSÄKRING (A)</p> <p>2.3.1 De händelser som omfattas av Utvidgad Grundförsäkring enligt 2.2 ovan och vid varje annan fara som inte är undantagen i 3–6 nedan</p>
--

Figur 10. Sammanställning av försäkringsvillkor (Alandiabolagen, Allmänna villkor för transportförsäkring av varor, 2016)

I försäkringsvillkoren finns det ett flertal undantag. Några punkter som inte omfattas som kan vara intressanta att påpeka är enligt IF skadeförsäkringar:

- Varans egen beskaffenhet, hit räknas bl.a. temperaturpåverkan.
- Bristfällig packning, märkning, dåligt emballage eller skada p.g.a. att godset inte iordningställts för transport.
- Försening – oavsett orsak.
- Krig eller krigsliknande händelser.
- Strejk eller arbetsmarknadskonflikter.

Avsändarens ansvar över förpackning och emballage är även återkommande i försäkringsfrågor. För att en försäkring skall täcka en skada skall godset vara ändamålsenligt förpackat av avsändaren. Detta är särskilt viktigt då det handlar om utrikestransporter. (If Skadeförsäkring, 2017)

Det finns olika möjligheter att utöka sina försäkringar med tilläggsförsäkringar, såsom krigsförsäkring, försäkring som täcker driftavbrott i kylanläggningen eller förseningsförsäkring. (If Skadeförsäkring, 2017)

4. Empiri

4.1 Intervjuernas genomförande

Intervjuerna genomfördes enligt ovanstående punkt 2.4. Dock var det några moment som behövde justeras. Tidsåtgången var en underdrift för att klara av de moment och diskussioner som behövdes. Slutgiltig tid som behövdes för att genomföra en intervju var en timme. I denna tid räknades även tiden för att respondenterna skulle känna sig bekväma och kunna diskutera och fundera utan att situationen kändes allt för konstlad.

De utvalda personerna som ingick i intervjuerna är utvalda personer inom de två största bolagen inom transportbranschen på Åland som jag anser att har den erfarenheten, kunskapen, arbetsuppgiften samt den kontakten med företagets kunder för att kunna visa en rättvis bild av medvetenheten på Åland. Antalet intervjuade uppgick till fem personer. De intervjuade önskade att vara anonyma. Då jag önskade att komma åt transportbranschens åsikter samt att svaren på några av frågorna kunde vara en nackdel i konkurrensammanhang valde jag att inte föra någon vidare diskussion kring deras anonymitet. Intervjuer kommer även att presenteras i en sammanslagen form då de intervjuades åsikter var enhetliga samt att det inte skulle kunna påverka anonymiteten för de intervjuade.

4.2 Intervjusammanställning

Diskussionerna kring medvetenheten hos de åländska företagen resulterade i följande:

Respondenterna menar att det finns en medvetenhet bland åländska företag. Det finns alltifrån de som har stora kunskaper till de som har väldigt bristfälliga. Det finns delar som företagen har en bristande kunskap kring och skulle behöva ökas sitt medvetande kring. Överlag finns det en bra medvetenhet bland företagen på Åland om risker, transportörens ansvar och transportavtal.

På funderingen kring ifall det var storleken på företaget som var den avgörande faktorn var responsen tvekan av vägande skäl vilket kommer att förklaras närmare. Det visade sig att

ifall ett företag var stort eller mindre är inte det primära för att bedöma nivån på medvetenheten. Den mest avgörande faktorn enligt respondenterna verkar vara livslängden eller erfarenheten som uppvisas hos företagen. De företag som har varit länge aktiva med handel på och utanför Åland har en högre medvetenhet kring risker och transportavtalets betydelse.

Dock ska nämnas att storleken kan ha ett indirekt samband med hög medvetandenivå. Detta då de ofta har mer resurser, de lider en större ekonomisk förlust vid skador då deras kvantiteter är större, de använder ofta stora leverantörer som ofta har välutvecklade logistiklösningar och avtal och de har mer frekventa beställningar samt, som tidigare nämnt, att de troligtvis har byggt upp sin kunskap under lång tid vilket har skapat erfarenheten.

Som nämnt var företagets erfarenhet av transporter avgörande. Ifall man tänker utvecklingen inom området totalt sett jämfört med tio år tillbaka så är det en utveckling bland företagen. Det är kanske inte direkt kring riskövergången utan mera begränsningar i ersättningen från transportören och avsändarens ansvar. Detta kan bero på ett flertal orsaker. En orsak är att informationen har blivit mer lättillgänglig för företagen. Både lagar och standardavtal kring vägtransport kan med enkla metoder hittas i fulla format på internet. Transportörer har också en del i utvecklingen då de har blivit bättre på att ge information kring detta. Vid försäljning och offertförfrågan försöker man trycka ut mera information kring detta än tidigare.

En annan vägande orsak till ökat medvetande som respondenterna ser är att kraven från transportörerna har blivit tuffare. Det ska inte gå att skicka iväg en försändelse utan rätta dokument, märkning eller med bristfälligt emballage utan att transportören skall påpeka detta. Avsändaren har ett ansvar att iordningställa dessa delar men oftast är det inte något bekymmer att fixa menar respondenterna. De menar att det kan behöva påtalas någon gång i början då företag ska börja skicka varor men sen flyter de på. Det är vanligt att man ser det som en möjlighet att bli bättre som företag och slippa förseningar i sina transporter. Man kan uttyda att transportören känner att den har ett ansvar, i slutändan handlar det om deras kunders försändelser, *“man vill ju att de ska vara nöjda med transporten”*, att godset är helt och framme på rätt tid. Dock finns det ett fåtal företag som inte är intresserade, de vill ha en transport från en punkt till en annan. Företag är villiga att ta emot information och de krav

som ställs till en viss grad. Det handlar om kundrelationer. Man vill ju inte att kunder ska sluta anlita en för att man upplevs krånglig. Det gäller att väga av situationerna menar respondenterna och förklara på rätt sätt. Några av respondenterna tror att det handlar om att företagen inte förstår varför transportören ställer krav på sina kunder alltså att transportören har ett förväntat ansvar som dom vi hålla.

Kunskapen kring fraktsedelns innebörd har ökat på de senaste åren. De kan bero på att transportörernas krav på fraktsedel har höjts. Detta har i sin tur lett till att företagen har blivit noggrannare då de kvitterar fraktsedlar. Det är fraktsedeln som man går efter i första hand då det handlar om en reklamation vid en skada. Har mottagaren, avsändaren eller transportören inte uppmärksammat och antecknat något på fraktsedeln och ändå kvitterat kan det bli svårt att kräva någon ersättning.

Specifika uppgifterna som skall fyllas i fraktsedeln, tex om temperatur, är de flesta företag införstådda i. Det som kan hända är att det kan behövas lite vägledning var någonstans på fraktsedel det ska fyllas i uppgifter. Tidigare har det varit vanligt att det saknas vikt. Det händer ännu men då får man som transportör begära in vikten. Ersättningens storlek vid skada bygger på vikten så man vill inte helst som transportör uppskatta på eget bevåg ifall det skulle uppstå några skador. Lite liknande är det med tempererat gods, då det inte finns något angivet i fraktsedeln om temperatur men man som transportör skall lasta från ett kylterminal så vill man gärna dubbelkolla vad som gäller. Utvecklingen inom IT i samband med bokningar har också gjort att det har minskat med de bristfälliga uppgifterna.

Fortfarande finns ett missförstånd hos några kunder om transportörens begränsade ansvar att de ersätter allt men vetskapen ökar. Andelen som är införstådda i är svårt att säga. Det står i alla fall klart att en del inte är införstådda i det. En respondent menade att *“många vet om det men vill inga veta om det”* och kanske försöker få full ersättning ändå. Enligt respondenterna så borde de flesta vara införstådda i det om man läser igenom NSAB som kunderna vet att man följer vid transporter t.ex. att utbetalningen vid skadat gods följer i enlighet med NSAB avtalet.

Då det sker en skada så menar respondenterna att vetskapen vart man ska vända sig vid och också vem det är som ska reklamera då det har uppstått en skada är varierande. Några av respondenterna påtalar under intervjun att det är svårt att veta vart alla ringer vilket är förståeligt. Men de menar att det kommer samtal som man i vissa fall får hänvisa vidare. Det står klart att då det gäller kunder som transportören har ett nära samarbete med så kontaktar de ofta transportören direkt. Som åländsk kund är det kanske naturligtast att höra av sig till den lokala transportören som första steg menar en av respondenterna.

Respondenterna menar att man rekommenderar att kunderna tecknar försäkring. Speciellt ifall godset är ömtåligt och att det finns en uppenbar risk för skador, svårvärderat eller om man vet att det har högt värde. Fler och fler företag tecknar varuförsäkringar vilket visar det medvetenheten ökar.

Avsändarens ansvarstagande kring märkning av godset och emballage har blivit bättre. Det finns förstås undantag påpekar respondenterna. Det kan hända att det kommer in gods som är oemballerat och utan adress och det förväntas att transportören skall packa det, men ofta handlar det om okunskap hur man skall packa själva godset. Det finns stora variationer av emballage menar respondenterna, i vissa fall kan man fundera ifall användaren har tagit sitt ansvar t.ex. då försändelser med fönster är emballerade i plastfilm stående på en pall.

Märkning av godset har även det blivit bättre och man kan tyda att det finns ett flertal orsaker till detta. Dels så har kravet från transportörerna ökat men också att kunderna till transportbolag har lärt sig den hårda vägen exempelvis då försändelser har varit försenade eller borta. Ifall man i det läget ger en kund en saklig förklaring så finns det ofta en förståelse. Det förekommer exempel där märkningen på godset bara varit "*Åland*" eller "*några siffror*" som också hittar fram till slut men dessa märkningar blir mindre i antal. Respondenterna menar att då gods inte kan identifieras kan man inte skicka iväg det heller. Uppfattningen är att exporten från Åland är överlag bättre än importen då man ser på märkning av gods.

Det är upp till alla parter att veta sitt ansvar. Transportören skall veta sitt ansvar och kunden sitt ansvar. Som transportör hänvisar man alltid till de avtal som man följer. Då man ger tillgång till detta så förväntar man sig att kunden ska ta del av det också. Respondenterna

menar också att då det gäller nya kunder eller ny uppstartade företag som inte har så stor erfarenhet så har transportören ett visst ansvar att informera om det grundläggande.

Respondenterna menar att transportörerna försöker ta sitt ansvar att informera så mycket som möjligt men det kanske inte är det mest intressanta att påtala om alla skadeförebyggande åtgärder som man kan utföra före transport. Det kan finnas ett motstånd att ta upp de negativa sidorna. Dock har kunderna alltid tillgång till dessa delar i avtalen.

Då respondenterna fick fundera på hur nivån på medvetenheten bland kunder utanför Åland var jämfört med den lokala nivån svarade de att samarbetspartners har bra koll speciellt de större fraktbolagen. Dessa kan även upplevas som hårdare. Mindre åkerier är nöjda att de får köra lite mera och är kanske inte i alla fall lika noga som de stora åkerierna.

De vanligaste bristerna som respondenterna ser idag är medvetenheten kring INCOTERMS® betydelse och Ålands särställning gentemot resten av EU med tanke på import och export.

4.3 Analys

Som ett resultat av intervjun kan koncist sägas att det finns en medvetenhet bland åländska företag. Det som förklarar ifall företaget hade ett medvetande kring alla delar av en transport var graden av erfarenheten som denna hade samlat sig samt erfarenhet som den har tillgång till både innanför och utanför företaget. Det är alltså inget man kan allt kring före första transporten utan kunskapen byggs upp under tid. Det som inte funka första gången enligt respondenterna inom transportbranschen fungerade i fortsättningen då företaget hade lärt sig hur man skulle gå tillväga.

Tillgängligheten av de lagar och villkor som reglerar ansvar och risker i transporter har blivit mera lättillgängliga. De är lätta att hitta aktuella versioner av lagar och bestämmelser på internet och även transportbolagen har blivit bättre och försöker bli ännu bättre på att informera kunderna kring ämnet. Detta gör att kunskapen ökar hos företagen.

Transportbranschens krav på deras kunder ökar också. Vilket är förståeligt då dessa krav finns i de lagar och bestämmelser som transportbranschen tillämpar. I dessa finns det reglerat vad

varje part har för ansvar att uppfylla. Man kan uttyda en vilja från transportörens sida att reda ut oklarheter på förhand och därmed fokusera på avsändarens roll och ansvar vid transporter. Detta gör att det minskar med skador och förluster vid transporter samt att medvetande hos avsändaren kring risker och ansvar ökar.

Medvetenheten bland företag på Åland kring transportörens ansvar är varierande och kan vara svår att bedöma från transportörens sida. Detta beror på att det finns kunskapen kring ämnet som är större än vad man som kund vill medge vid reklamation. Det kan kännas som en fördel vid förhandling om man uppvisar okunskap och på det sättet kan ha möjlighet till större ersättning. Som transportör har man å andra sidan tillgodosett och informerat kunden om de villkor som gäller vid transport.

Då det handlar om medvetenheten kring vem som bär risken i samband med transport och har rätt att reklamera finns det en okunskap bland företag på Åland. De finns de situationer då företag på Åland väljer att kontakta den lokala transportören direkt istället för att reflektera över vilken part av säljare och köpare som bär risken enligt leveransvillkoret.

Det som kan analyseras ytterligare är att de brister vid transporter som finns bland företag på Åland är medvetenheten kring leveransvillkor innehåll och Ålands särställning gentemot handel med resten av EU. Alltså att de väsentliga bristerna inte rör risker och ansvar vid transport utan andra delar såsom innehållet i INCOTERMS® och tullformaliteter som är speciella för Åland.

5. Slutdiskussion

5.1 Slutsats

Syftet med detta examensarbete är att utreda regelverk kring ansvar, risker och transportförsäkringar vid varustransporter på landsväg samt att ta reda på vad varustransportbranschen anser att nivån på medvetenheten är hos företag på Åland kring detta?

Detta har jag gjort genom att ta fram de delar i regelverk och bestämmelser som påverkar förfarandet vid transport för köparen och säljaren. Jag har även sett ifall det skulle vara några skillnader i grannländerna i Norden med tanke på deras nationella lagstiftning. Jag har använt mig av relevant litteratur samt även tagit del av elektroniska publikationer. Slutligen har jag intervjuat ett antal personer inom varustransportbranschen med bra insyn i kundernas medvetande vid transport av varor.

Utvecklingen inom varustransportbranschen är mindre kvantiteter och istället mer frekventa leveranser för att minimera lagerkostnaderna hos det inköpande företaget. Detta gör att det ställs stora krav på alla parter för att varorna skall kunna vara framme tid och i rätt skick. Avsändarens har ett stort ansvar i detta för att en transport ska gå enligt planerat och för att transporterna skall vara tillförlitliga. Detta är säkert en bidragande orsak till att avsändaren har större medvetande nu än tidigare kring sitt ansvar. Avsändaren har ett stort ansvar i början av transporter då de har en skyldighet att förpacka, emballera och märka varorna rätt så att de klarar en transport. I de fall då detta fallerar har både transportören och försäkringsbolaget friskrivit sig från ansvar. Detta gör att användaren får stå för de uppkomna kostnaderna och förutom detta påverkar det relationen med köparen för framtiden.

Vad som jag även tror att kan vara värt att reflektera över är vad som är den bakomliggande grunden till företagens medvetande. Det kan vara svårt att hävda att företag tar till sig allt regelverk som finns till förfogande då det ska ske en försändelse av varor. Jag tror mera att det handlar om *trial-and-error*, att företag skickar iväg och lär av sina misstag. Detta är något som även kom fram under intervjun, att företag lär sig med tiden. Kan alltså den

bakomliggande kunskapen som företag besitter ha grund i transportbolagens krav vid transporter. Att det är transportbolagen som gör att medvetande ökar hos företag. Exempelvis att då det sker en skada så blir företagen uppmärksammade på transportörens begränsade ansvar. Att det även är transportbolagen som skapar en medvetenhet hos företagen att det finns fördelar med transportvaruförsäkring. Jag menar att resultatet av detta examensarbete tyder på transportbolagen har en stor del i graden av kunskap som besitts av företag på Åland.

Det som framkommer i detta arbete är att det finns två centrala delar som man företagare bör vara medveten om då det handlar om handel innehållande en transport. Det första är att man ska veta vad man avtalar om och vilka villkor som avtalet innehåller. Med detta menar jag att det är viktigt att vara medveten om skillnaderna i leveransvillkor, var i transporten som risken övergår, hur ansvaret är fördelat mellan parterna och vilka åtagande som medföljer. Den andra centrala delen är att man ska vara medveten om risken och hur man kan minimera den. Att man som företagare har de nödvändiga skydd i form av försäkringar för att täcka vid skador eller förluster under transport. Att man är medveten om att transportören har ett begränsat ansvar under transporten samt begränsningen i ersättningen vid skador och förluster.

5.2 Reliabilitet och validitet

Reliabilitet är den grad av möjlighet som finns att uppnå samma resultat igen vid genomförande av samma undersökning. Alltså att man återkommande kan komma till samma resultat med samma mätinstrument. Kan man det tyder det på en hög reliabilitet. Det är alltså viktigt att ha en hög reliabilitet för att undersökningen skall kunna visa ett användbart resultat. (Olsson & Sörensen, 2011)

Validitet är lika viktigt som reliabilitet. Graden av validitet är hur bra man har lyckats undersöka det man har velat undersöka. Validitet bygger på trovärdighet att resultat avspeglar sig och överensstämmer med verkligheten. (Christensen, Engdahl, Gräas, & Haglund, 2016)

Reliabiliteten i detta arbete anser jag har brister men ändå är relativt hög. Då det är en kvalitativ undersökning som bygger på intryck hos personer vid en viss tidpunkt kan man ifrågasätta reliabiliteten. På grund av att några intervjuer genomfördes under deras arbetstid i slutet av dagen kan de ha fått intryck som återspeglar mera den aktuella dagen än helheten. Även att jag underestimerade tidsåtgången kan ha gjort att respondenterna inte kände sig tillfreds att diskutera igenom några av frågorna. Även mina egna personliga åsikter kan ha avspeglat sig i arbetet.

Transportbolagen känner bara till deras egna förfarande och det är inte säkert att allt rapporteras till dem. Detta gör att även att detta kan påverka validiteten och reliabiliteten. För att få högre reliabilitet skulle jag även ha behövt undersökt hur medvetandenivån är genom att intervjua eller göra en kvantitativ undersökning där respondenterna skulle ha varit de åländska företagen som sysslar med handel utanför Åland.

Källorna till detta examensarbete kan även de ha påverkat slutresultatet. I arbetet har jag till stor del använt mig av Göran Stöth's bok Logistikkrafft som en grund vilket har gjort att jag eventuellt har missat andra värdefulla synvinklar.

5.3 Förslag till framtida examensarbeten

I detta examensarbete har det varit fokus på hur transportbranschen anser att medvetandenivån är bland åländska företag. Förslag till vidare studier och undersökningar i detta ämne skulle vara att undersöka med utgångspunkt hur de åländska företagen själva anser att deras kunskaper är inom detta område. Det skulle även vara intressant att ta in synpunkter från lokala försäkringsbolag för att åskådliggöra deras syn på medvetandenivån. Dessa två nämnda delar och detta examensarbete skulle skapa en bra bild över medvetandenivån är på Åland kring risker, ansvar, transportörens ansvar och försäkringsbehov.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Alandiabolagen. (2016). Allmänna villkor för transportförsäkring av varor., 6. Retrieved from

https://www.alandia.se/sites/www.alandia.se/files/attachments/documents/dtr-27_villkor_allmanna_villkor_for_transportforsakring_av_varor_low.pdf

Christensen, L., Engdahl, N., Gräås, C., & Haglund, L. (2016). Marknadsundersökning (4. uppl. ed.). Lund: Studentlitteratur.

CMR - fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Retrieved from

<http://www.se.dsv.com/~~/media/SE/Files/pdf/e-services/CMR---Svensk.pdf?la=sv-SE>

Finlex - köplag 27.3.1987/355. Retrieved from

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1987/19870355>

Finlex - lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345. Retrieved from

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1979/19790345>

Hagen Andreas. (2015). CISG och köplagen – tillämplighet och vissa skillnader. Retrieved from <http://www.inter.se/cisg-och-koplagen-tillamplighet-vissa-skillnader/>

If Skadeförsäkring. (2017). Guide till transportförsäkringar, 4. Retrieved from

https://www.if.se/web/se/sitecollectiondocuments/commercial/transport/guide_transportforsakringar_30384.pdf

Internationella handelskammaren. (2010). Incoterms 2010 : ICC:S regler för tolkning av nationella och internationella handelstermer;. Stockholm: Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté.

Logistiikan maailma | Reijo Rautauoman säätiö.Finnterms. Retrieved from

<http://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/finnterms/>

Lundberg Anders. (2016). Nordisk köprätt i Finland, Norge och Sverige : En analys av

skillnaderna mellan den finländska, norska och svenska köplagen

Mällroth, N., & Rafiey, N. (2016). Strategiskt inköp (1. uppl. ed.). Lund: Studentlitteratur.

Nordisk sjöförsäkringsplan av 2013, version 2016. Retrieved from

<http://www.nordicplan.org/Translations/The-Plan1/Preface/>

Olsson, H., & Sörensen, S. (2011). Forskningsprocessen (3. uppl. ed.). Stockholm: Liber.

Ramberg, J. (2011). ICC guide to incoterms 2010. Paris: ICC Publishing S.A. Retrieved from

<http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS%202010%20Guide.pdf>

Skatteverket.Leveransklausuler. Retrieved from

<http://www.skatteverket.se/download/18.84f6651040cdbc1b480002558/bil11.pdf>

Stöth, G. (2017). Logistikrätt (Upplaga 2 ed.). Stockholm: Liber. Retrieved from

<http://libris.kb.se/resource/bib/19966418>

Trygg-Hansa Försäkring.Incoterms 2010 om olyckan är framme... Retrieved from

https://www.trygghansa.se/SiteCollectionDocuments/Foretag/Incoterms_2010.pdf

Ålands statistik- och utredningsbyrå. (2017). Varuhandelsstatistik 2012–2016. Retrieved from

http://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/statistics/varuhandelstat_2016_0.pdf

Bilaga

Diskussionsunderlag till den kvalitativa undersökningen.

- Överlag, hur känner du att medvetenheten är för åländska företag på Åland?
gällande:
 - Riskövergångar vid köp mellan säljare och köpare?
 - Transportörens begränsade ansvar ?
 - Försäkringar i samband med transport ?
- Blir kunderna mer och mer kunniga inom detta område? kan man se en förändring?
- Vet er kund vart den ska vända sig vid skador? till er, till säljaren/köparen, försäkringsbolag?
- Händer det eller är det till och med vanligt att ni betalar ut mera i ersättning vid skador än vad ni måste?
- Finns det förståelse varför ersättningen kan vara alltför låg i jämförelse med varans pris (då ersättningen beräknas på vikten)
- Tänker kunder till transportbolag på riskerna som medföljer vid transport, exempelvis att det är inskrivet på fraktsedeln vilken temperatur godset ska hålla under transport eller att förpackningen tål en transport eller att det är rätt märkning på godset. Eller förväntas det att ni ska ta ansvar i liknande situationer?
- I de få fall som kunden inte skapar fraktsedel eller inte i ger er tillräckliga uppgifter om betalare. Hur hanterar ni de situationerna?
- Vid avtal om transport, händer det att det finns ett leveransvillkor men kunden vidarebefordrar inte det till er då de inte riktigt har koll? Detta kanske kan leda till att transportbolaget ska fara å hämta varor som användaren redan har skickat iväg. exempel då det är fritt inom sverige men kunden bokar hämtning från Jönköping med er men avsändaren är beredd på att skicka det till terminal i Stockholm.
- Tycker du att det finns en skillnad i medvetenheten mellan små och stora bolag?
- Vid försäljning, erbjuder ni någon form av försäkring eller förmedlar ni? Kommer det frågor kring detta?
- Många av delarna som jag har gått igenom kring transporträtt känner jag att man som transportbolag förbiser med "vissa" kunder. Ifall man följer alla regler så kan kunden kan få känslan att man är onödigt krånglig vilket gör att kunden går till en konkurrent. stämmer det?
- har ni några former av specialavtal som du vill berätta om? Där samma kund är avsändare och mottagare exempelvis?
- Tycker du att det är upp till kunden att veta sitt ansvar och ert ansvar vid transport eller är det ni som skall informera om det?
- Hur tror ni att situationen ser ut i exempelvis Finland eller Sverige?
- Slutligen: Vill du berätta om något fall där det har gått onödigt mycket på tok, där det kunde ha förhindrats ifall alla visste vad deras ansvar var?

Ytterligare frågor kan komma att dyka upp under intervjun.