

# KOMBINERTE TRANSPORTER

Speditørskolen 2024

**Veileder**

Ståle Folkvord Hansen

E-post: [stale.hansen@getmail.no](mailto:stale.hansen@getmail.no)

Telefon: 95 10 56 56

**Forfatter**

Anette Jahr

Sist revidert: Juni 2018

© NHO Logistikk og Transport

## Innhold

<b>Hva er kombinerte transporter?.....</b>	<b>3</b>
<b>Praktiske utfordringer.....</b>	<b>4</b>
<b>Juridiske utfordringer .....</b>	<b>4</b>
<b>Speditøren som transportør ved kombinerte transporter.....</b>	<b>4</b>
<b>Ingen egen lov eller konvensjon som kun regulerer kombinerte transporter.....</b>	<b>5</b>
<b>Enkelte spredte lovregler og konvensjonsbestemmelser om kombinerte transporter .....</b>	<b>6</b>
<b>Betydningen av at vi ikke har noen fullstendig lovregulering .....</b>	<b>7</b>
<b>Det må gjøres avtale om blant annet ansvarsbegrensning.....</b>	<b>7</b>
<b>Utstedelse av transportdokument.....</b>	<b>8</b>
<b>NSAB 2015 .....</b>	<b>9</b>
<b>Konsekvensene av at det ikke foreligger noen avtale .....</b>	<b>11</b>
<b>Regress mot undertransportører .....</b>	<b>11</b>
<b>Konklusjon.....</b>	<b>14</b>

## Hva er kombinerte transporter?

En rekke transportavtaler som inngås mellom speditører og kunder, dreier seg om transport av gods ved hjelp av flere forskjellige typer transportmidler. Det kan for eksempel være aktuelt med transport av containere som fraktes med bil fra kunden til avskipningshavn, for deretter å gå videre med skip, eller det kan være snakk om en kombinasjon av landeveistransport/flyfrakt, landeveistransport/jernbanetransport osv. Disse transportene kalles gjerne kombinerte transporter, eller multimodale transporter. Dvs. at enhver transport som involverer mer enn en type transportmiddel, vil være en kombinert transport.

Transporter som gjennomføres ved hjelp av bare en type transportmiddel kalles gjerne unimodale transporter. Dette gjelder selv om det er tale om omlasting underveis fra for eksempel et skip til et annet, eller fra et fly til et annet.

Det er ikke uvanlig at speditører påtar seg for eksempel lagringsoppdrag i etterkant eller forkant av en transport.

Iblant påtar speditøren seg også oppgaver som nærmest bærer preg av bearbeidelse av kundens gods, for eksempel kapping av kundens kabler (som står på tromler på lageret til speditøren), forut for at speditøren transporterer det han har kuttet til kundens kjøper. I slike tilfeller kan det være naturlig å betrakte avtalen mellom speditøren og kunden som en avtale om både transport og en annen type tjeneste (lagring/bearbeidelse), og som sådan fremstår tjenesten som en kombinert tjeneste. Dette kan medføre en lang rekke både praktiske og juridiske utfordringer, som minner om dem som oppstår der det er snakk om kombinerte transporter. Vi skal la denne problemstillingen ligge fordi det ikke er tale om kombinerte transporter i disse situasjonene.

Det er også et spesielt forhold som er verdt å merke seg for dem som sysler med flyfrakt.

Flyselskapene trucker, som kjent, ofte godset over lengre strekninger, selv om godset går under et flyfraktbrev. Transporten gis gjerne også flightnummer, slik at det for utenforstående ser ut som om godset transporteres med fly. Dette er heller ikke noen kombinert transport. Egentlig er det snakk om en deviasjon – en transportomleggelse, som i de aller fleste tilfeller nok er helt lovlig, fordi flyselskapene betinger seg retten til dette i de flyfraktbrevene som utstedes. Poenget er imidlertid at hvis det oppstår tap, skade eller forsinkelse, vil nok kunden ha rett til å velge om han vil forholde seg til veifraktlovens eller luftfartslovens bestemmelser. Luftfartsloven har som kjent høyere ansvarsgrenser enn det som gjelder ved internasjonale landeveistransporter (17 SDR pr. kg mot 8,33 SDR), slik at kunden kan foretrekke luftfartslovens regler av den grunn.

Det kan heller ikke utelukkes at kunden kan påberope seg veifraktlovens regler som hjemmel for at det foreligger ansvar (her er veifraktloven strengere mot transportøren enn luftfartsloven), og så kreve tapet erstattet etter begrensingsreglene i luftfartsloven (17 SDR pr. kg i stedet for 8,33 SDR pr. kg).

### **Praktiske utfordringer**

Det er mange praktiske utfordringer knyttet til gjennomføringen og organiseringen av kombinerte transporter.

For det første vil det gjerne være nødvendig med en eller annen form for omlasting, og det er som kjent slik at enhver omlasting øker risikoen for skade og forsinkelse.

For det andre stiller kombinerte transporter særlige krav til speditørens kjennskap til de forskjellige typer transportmidler som er involvert. Det er f. eks. slik at selv om man utmerket godt kan akseptere et kollo for landeveistransport, så er det ikke sikkert at dimensjonene er egnet for flyfrakt på den flighten man har tenkt at godset skal videre med.

For det tredje vil kombinerte transporter gjerne involvere flere forskjellige (under)transportører. Her (som ellers der dette er tilfelle) vil det være viktig at hver og en av disse får beskjed om f. eks. særlige tidsfrister, at godset er spesielt utsatt for skade osv.

I korthet kan man si at kombinerte transporter lett kan bli mer kompliserte oppdrag enn unimodale transporter, og at dette stiller særlige krav til den enkelte som arbeider med denne typen transporter.

### **Juridiske utfordringer**

Når man kommer over på den juridiske siden av kombinerte transporter er det også visse forhold som er verdt å merke seg.

### **Speditøren som transportør ved kombinerte transporter**

I utgangspunktet vil det være slik at en speditør som overfor sin kunde påtar seg å sørge for en kombinert transport, vil bli betraktet som fraktfører og ikke som formidler. Dette gjelder selv om han ikke utsteder noe transportdokument i eget navn, som f. eks en house-airwaybill, et FIATA FBL (konnossement for kombinerte transporter) et FWB (fraktbrev for kombinerte transporter), et CMR-fraktbrev eller fellesfraktbrev.

Bakgrunnen for dette er at en kombinert transport gjerne vil fremstå som et eget produkt overfor kunden, som speditøren har komponert selv, spesielt for denne kunden. Når speditøren på denne måten fremstår utad som en slags totalentreprenør, vil utgangspunktet være at med mindre det er helt eksplisitt avtalt noe annet, så har speditøren fraktføreransvar overfor kunden sin. Dette følger for så vidt av NSAB 2015 § 3 B 2, sammenholdt med tidligere praksis og teori. Det samme ville imidlertid gjelde også uten NSAB 2015.

### **Ingen egen lov eller konvensjon som kun regulerer kombinerte transporter.**

Nøyaktig hva speditørens fraktføreransvar innebærer ved kombinerte transporter er det ikke like enkelt å gi noen entydig beskrivelse av. Vi har ingen lovregler eller internasjonale konvensjoner i kraft, som tar sikte på å gi en fullstendig regulering av kombinerte transporter. De regelsett vi har om landeveistransport, flytransport, sjøtransport og jernbanetransport, er i utgangspunktet ment å gjelde for unimodale transporter. Dvs. at veifraktloven er ment å skulle anvendes hvis det er inngått en veifraktavtale, luftfartsloven skal anvendes der det er inngått en flyfraktavtale osv.

Som kjent er det slik at det er arten av den aktuelle avtalen, som i utgangspunktet bestemmer hvilke regler som skal anvendes.

Hvis kunden f. eks. ønsker en containertransport fra en innlandsby i Norge og til en innlandsby på kontinentet, må containeren transporteres til nærmeste avskipningshavn. Denne fortransporten vil typisk skje med bil eller tog. Hvis den skjer med bil, kan containeren enten løftes av hengeren og ombord i et lo-lo skip (load-on- load-off), eller trekker og henger med pålastet container kan kjøres rett om bord i et ro-ro skip (roll- on-roll-off). Ved ro-ro transporter er det ikke så unaturlig å betrakte avtalen mellom speditøren og kunden som en veifraktavtale, fordi trekker og henger tross alt bærer godset fra dør til dør. Som vi skal se nedenfor, vil disse avtalene gjerne bli betraktet som veifraktavtaler, underlagt veifraktlovens regler.

Der det er tale om en lo-lo transport, vil imidlertid partene gjerne ha gjort avtale om en “ekte” kombinert transport. I prinsippet kunne vi da tenke oss som en generell regel, at transporten innenriks med bil i Norge, var underlagt veifraktlovens regler om innenriks veitransport, at sjøtransporten var underlagt sjølovens regler og at ettertransporten på kontinentet (for eksempel i England) var underlagt engelske regler om innenriks veitransport.

Det er mange som tror at dette er tilfelle, men noen slik generell regel finnes ikke. Hvert og ett av de regelsett som kunne tenkes anvendt, forutsetter nemlig i det minste at den avtalen som kunden og speditøren har inngått, i all hovedsak fremstår som en unimodal avtale.

I tillegg kommer problemet med såkalte ikke-lokaliserte tap. Hvis man ikke vet hvilken type transportmiddel godset ble fraktet med da tapet oppstod, hvordan skal man da velge regelsett? Det kan for eksempel også tenkes at speditøren ikke adviserer sin agent i mottagerhavn, og at det oppstår forsinkelse fordi denne derfor ikke får ordnet med videretransport med bil fra havnen før det har gått en tid. Heller ikke her er det uten videre naturlig å si at forsinkelsen inntraff på en bestemt transportstrekning.

### **Enkelte spredte lovregler og konvensjonsbestemmelser om kombinerte transport**

Nå er det imidlertid slik at både veifraktloven, luftfartsloven og reglene om internasjonale jernbanetransporter har visse bestemmelser om kombinerte transport. Det største problemet her er at disse reglene bare kan brukes i noen få situasjoner.

Luftfartsloven sier at dersom det oppstår et tap i tilknytning til selve flytransporten, skal lovens regler anvendes. Det samme forutsettes i og for seg når det gjelder sjøloven. Som en tommelfingerregel kan vi derfor anta at hvis det oppstår et tap i forbindelse med en sjøtransportstrekning eller en flytransportstrekning, kan vi benytte hhv. luftfartslovens regler og sjølovens regler. Dette gjelder i hvert fall hvis det er utstedt hhv. et flyfraktbrev eller et sjøtransportdokument mellom speditøren og kunden.

Verken sjøloven eller luftfartsloven gir imidlertid noe svar mht. hvilke regler som skal gjelde dersom tapet kan tilbakeføres til f. eks. en for- eller ettertransport med bil. Veifraktloven kommer ikke til anvendelse i slike tilfeller, med mindre den avtalen som er inngått i det store og det hele, fremstår som en avtale om landeveistransport. Det vil sjelden være tilfelle når det er tale om kombinasjonen bil/fly. Her er det gjerne flyfraktstrekningen som dominerer, og det vil gjerne være utstedt et flyfraktbrev. Det samme problemet oppstår ofte ved kombinasjonen bil/sjø.

Veifraktloven har imidlertid en særregel som sier at dersom gods transporteres med et annet transportmiddel mens det fortsatt er pålastet et kjøretøy (omfatter også henger eller tralle), gjelder veifraktlovens regler i utgangspunktet for hele transporten. Ro-ro transport er det typiske eksempel her, men det er også eksempler på at henger og gods går med jernbane (s.k. piggyback). I slike tilfeller bør det utstedes et veifraktbrev, d.v.s. enten et CMR-fraktbrev eller et fraktbrev for innenriks bruk. Dermed vil det fremstå som naturlig å betrakte avtalen mellom speditøren og kunden som en veifraktavtale, med alle de fordeler det er for speditøren å ha et bestemt regelsett å forholde seg til hvis noe skulle gå galt.

Selv om det er snakk om en ro-ro transport, hvor godset altså går pålastet en henger som er kjørt om bord i et skip, eller gods og henger går med jernbanen, vil neppe veifraktloven komme til anvendelse hvis det er utstedt et sjøkonnossement eller jernbanefraktbrev mellom speditøren og kunden. Som nevnt innledningsvis i dette avsnittet, må den avtalen som er inngått mellom kunden og speditøren med rette kunne kalles en avtale om veifrakt. Og er det for eksempel utstedt et sjøkonnossement, vil det neppe være naturlig å betrakte avtalen som en veifraktavtale.

### **Betydningen av at vi ikke har noen fullstendig lovregulering**

Den viktigste virkningen av at en transport er underlagt lovbestemmelser og konvensjoner, er at dette muliggjør en begrensning av fraktføreransvaret. I stedet for å måtte svare for varens fulle verdi hvis noe går tapt eller skades, og i stedet for å måtte betale full erstatning til en kunde som måtte ut med dagbøter på flere hundre tusen kroner på grunn av forsinkelse på en transport, er ansvaret begrenset til en viss sum pr. kg eller enhet, transportert gods.

I tillegg gjelder det som regel korte foreldelsesfrister, slik at kundens krav bortfaller etter et eller maksimalt to år, dersom kunden ikke går til domstolene med sitt krav før fristen løper ut. I visse tilfeller vil manglende reklamasjon også føre til bortfall av kravet (for eksempel ved innenriks veitransport og flyfrakt). Alle disse bestemmelsene er med på å redusere risikoen for fraktføreren.

Der det oppstår tap i forbindelse med en kombinert transport som ikke er underlagt noen lovbestemmelser, vil fraktføreransvaret måtte bedømmes etter alminnelige, ulovfestede prinsipper i norsk rett. Utgangspunktet her vil være at med mindre det er gjort avtale om ansvarsbegrensning, skal kundens tap dekkes fullt ut, så lenge det fremstår som ikke helt upåregnelig eller virkelig uventet stort. Det vil si at hvis kunden for eksempel har sagt til speditøren at han risikerer store tap hvis noe går galt under transporten, vil ikke et stort tap komme som noen overraskelse på speditøren og skal dermed dekkes fullt ut. Videre er det alminnelige regler om foreldelse og reklamasjon som gjelder, og disse reglene er mye gunstigere for kundene enn det transportlovgivningens regler er.

### **Det må gjøres avtale om blant annet ansvarsbegrensning**

For å være sikker på at speditøren skal kunne begrense ansvaret sitt, må det gjøres avtale om dette med kunden. (Tilsvarende gjelder for så vidt kortere foreldelsesfrist, reklamasjon m.v.) Dette kan skje på flere måter. Partene kan sette seg ned og lage en egen avtale om dette, men dette gjøres sjelden i praksis. Det som er vanlig, er at speditøren utsteder et transportdokument, eller henviser til NSAB 2015, og dermed gjør disse bestemmelsene til en del av transportavtalen med sin oppdragsgiver.



## Utstedelse av transportdokument

Når det gjelder utstedelse av transportdokumenter, er det som nevnt helt greit (og anbefalelsesverdig) at det utstedes et CMR eller innenriks veifraktbrev til kunden, der det er snakk om ro-ro transport.

Ved andre typer kombinerte transporter bør det utstedes et kombinert transportdokument. Dette kan for eksempel være et FIATA FBL eller FWB, eventuelt et eget transportdokument som også har bestemmelser om “combined transport” eller “multimodal transportation”.

I alle disse tilfeller vil retten til blant annet ansvarsbegrensning være sikret.

FIATA FBL og FWB inneholder begge en nettverksbestemmelse, som innebærer at dersom man kan fastslå hvilket transportmiddel godset ble transportert med da de tapsbringende forhold inntraff (lokalisert tap), skal de regler som gjelder for denne typen transport, gjelde.

Er det for eksempel klart at skaden inntraff under en innenriks veitransport fra avsender til havnen, skal veifraktlovens bestemmelser om innenriks veitransport gjelde mellom partene. Hvis det ikke lar seg gjøre å fastslå hvor tapet oppsto (ikke-lokalisert tap), gir FBL og FWB selv nærmere regler, som blant annet begrenser fraktførerens ansvar.

I utgangspunktet vil speditøren dermed være sikret at han kan begrense ansvaret sitt overfor oppdragsgiveren, og han har en viss mulighet til å forutse hvilket ansvar han påtar seg når han aksepterer oppdraget.

Det er imidlertid ikke alle som er klar over at dersom det oppstår tap i forbindelse med en ettertransport på landevei i for eksempel et afrikansk land, er det dette landets regler om innenriks veitransport som skal anvendes mellom den norske speditøren og hans norske kunde.

Nå er det riktignok slik at veldig mange land verden over har regler av omtrentlig samme art, men det er vel egentlig de færreste som tenker nærmere over dette når det inngås en avtale om en kombinert transport til et fjerntliggende land.

Det er her ingenting i veien for at man avtaler at det bare er norske transportrettslige regler som skal regulere forholdet mellom kunden og speditøren. Dette kan i hvert fall være en ide hvis det er snakk om en lang rekke tilsvarende transport for en og samme kunde til et land hvor man vil ha store praktiske problemer med å finne ut hva som er gjeldende rett. (Et annet eksempel her er transport til Russland.) I så fall bør dette påtegnes transportdokumentet, slik at det også kan gjøres gjeldende overfor mottager (jfr. rett under om dette).

Hvis det i stedet utstedes et transportdokument som er ment benyttet kun ved unimodale transporter

- typisk her er et flyfraktbrev eller sjøfraktbrev eller sjøkonnossement (som ikke har noen bestemmelser på baksiden om kombinerte transporter) - vil det lett oppstå en del uklarheter.

Det er i og for seg ingenting i veien for at man kan si som så, at når speditøren utsteder et sjøfraktbrev, har partene avtalt seg imellom å benytte sjølovens regler på hele transporten, dvs. også på for- og ettertransporten med bil. Dette er imidlertid ingen god løsning for speditøren. På grunn av kollobegrensingsreglene i sjøloven, vil speditørens ansvar lett kunne bli mye større enn om veifraktlovens regler ble benyttet. I tillegg er det generelt vanskelig å benytte regler som er ment for sjøtransport på en annen type transport, fordi reglene ikke passer like godt der.

Selv om man utsteder et transportdokument til avsenderen, vil det være viktig at dette også kan påberopes overfor mottageren. Hvis mottageren kjøper last under et konnossement, trer han inn i den avtalen som fremgår av konnossementet. Det vil si at speditøren vil kunne vise til konnossementets regler, også overfor mottageren.

Hvis det i stedet er utstedt et fraktbrev, vil det nok være viktig at mottageren får et eksemplar av dette, overlevert sammen med godset, slik at han kan sies å ha akseptert fraktførerens avtalevilkår som en betingelse for å få godset utlevert til seg. Her kan det også vises til det som er nevnt over, om påtegning på transportdokumentet, om at det er norske regler som skal anvendes. Dette vil nok ikke bli tillagt vekt overalt i verden, men det er verdt å forsøke å unngå å skulle forholde seg til en mottager som, med rette, gjør krav gjeldende etter for eksempel etiopiske regler om innenriks veitransport, slik man har sett i praksis.

## **NSAB 2015**

Det er imidlertid ikke uvanlig at det ikke utstedes noe transportdokument mellom speditøren og hans oppdragsgiver i det hele tatt. Dette skjer typisk i to situasjoner:

Hvis oppdragsgiveren har kjøpt varer EX WORKS (jfr. INCOTERMS), er det han som har ansvaret for å organisere transporten fra selger og til seg. Kjøper/mottager tar her kontakt med sin faste speditørforbindelse, som sørger for transporten fra selger til mottager. Mellom speditøren og mottageren utstedes det ikke noe transportdokument. I praksis er det gjerne en annen (under) fraktfører som står for henting av godset, og som skriver under på et transportdokument som benyttes når godset hentes. Dette transportdokumentet dukker imidlertid ikke nødvendigvis opp hos

mottageren, og vil ofte ikke inneholde mottagers faste speditørs navn i det hele tatt.

Det kan også tenkes at speditøren ikke utsteder noe transportdokument til en oppdragsgiver som skal ha gods transportert fra seg og til mottager, fordi speditøren (feilaktig) regner med at han bare er formidler, uten noe fraktføreransvar. Han kan for eksempel tro at det at han overlater den faktiske utførelsen til en annen speditør, et flyselskap eller et rederi, gjør ham til formidler.

Der hvor det ikke er utstedt noe fraktbrev mellom speditøren og hans oppdragsgiver, vil forholdet mellom disse gjerne falle inn under bestemmelsene i NSAB 2015, under forutsetning av at NSAB 2015 kan betraktes som vedtatt (avtalt) mellom partene.

For at NSAB 2015 skal betraktes som vedtatt, må speditøren, som kjent, i det minste henvise til NSAB 2015 på brevpapir, i fakser eller i e-post som går til kunden i forbindelse med avtaleinngåelsen.

Hvis man får et oppdrag fra én som ønsker godset transportert til seg, og det ikke utveksles noen skriftlig dokumentasjon (eller slik dokumentasjon mangler henvisning til NSAB 2015), bør det med andre ord sendes en ordrebekreftelse med en gang, som sier at alle speditørens oppdrag utføres i henhold til NSAB 2015. Det vil jevnt over være tilstrekkelig at man gjør dette i forbindelse med det første oppdraget for kunden, men er det for eksempel et år eller så siden siste oppdrag, bør nok bekreftelsen sendes på nytt.

I NSAB § 23 er det en nettverksbestemmelse av samme art som den som finnes i FIATA FBL og FWB (jfr. over). Dvs. at det også her er slik at dersom man kan fastslå hvilket transportmiddel godset ble transportert med da de tapsbringende forhold inntraff (lokalisert tap), skal de regler som gjelder for denne typen transporter, gjelde.

Hvis det ikke lar seg gjøre å fastslå hvor tapet oppstod (ikke-lokalisert tap), skal reglene i NSAB 2015 om Kontraktpart(fraktføreransvaret) i §§ 15 – 21 komme til anvendelse. (Det er kun ved kombinerte transporter, hvor det er tale om ikke-lokalisert tap, at det er aktuelt å anvende NSAB 2015 §§ 15 – 21.)

Dermed vil speditøren igjen være sikret at han kan begrense ansvaret sitt overfor oppdragsgiveren, og han har en viss mulighet til å forutse hvilket ansvar han påtar seg når de inngår avtalen.

Også her er det imidlertid slik at NSABs nettverksbestemmelser kan innebære at utenlandske regler skal anvendes, slik at en eventuell særskilt avtale om bruk av norske regler kan vurderes.

Det ligger imidlertid en begrensning i det at NSAB 2015 bare kommer til anvendelse mellom speditøren og hans oppdragsgiver, jfr. NSAB 2015 § 4.

Hvis det er avsenderen (selgeren) som er speditørens oppdragsgiver, vil NSAB 2015 typisk gjelde mellom avsenderen og speditøren. NSAB 2015 vil imidlertid ikke komme til anvendelse mellom speditøren og mottager. Mellom disse er det ikke inngått noen avtale om at NSAB 2015 skal gjelde. Som regel vil det være avsenderen som har transportrisikoen iht. den underliggende avtalen mellom avsender (selger) og mottager (kjøper) i slike situasjoner, fordi de har avtalt levering DDP eller DDU. I slike tilfeller kan kjøper gå på selger, slik at speditøren får kravet fra selgeren, og dermed kan påberope seg NSAB 2015. Hvis det derimot er mottager som har transportrisikoen, vil speditøren stå uten ansvarsbegrensning, fordi han ikke kan påberope seg NSAB 2015 overfor denne.

### **Konsekvensene av at det ikke foreligger noen avtale**

Hvis det ikke foreligger noe transportdokument, og speditøren heller ikke kan påberope seg NSAB 2015, risikerer speditøren å måtte erstatte eventuelle tap fullt ut.

Han kan reddes av luftfartsloven hvis tapet kan tilbakeføres til flytransporten, og likeledes av sjøloven hvis tapet kan tilbakeføres til sjøtransporten.

Faren for å måtte dekke tapet fullt ut er imidlertid absolutt tilstede når tapet inntreffer på en veitransportstrekning i forbindelse med en transport som innebærer kombinasjonen vei-/sjøtransport eller vei-/flytransport. Han har her verken lovbestemmelser eller noen avtale med mottageren som muliggjør en ansvarsbegrensning.

### **Regress mot undertransportører**

Hittil er det forholdet mellom speditøren og transportbrukeren som er behandlet. Vi har sett at speditørens ansvar overfor kunden, i enkelte situasjoner vil kunne følge av forskjellige lovregler og konvensjoner, men at vi må regne med at forholdet mellom speditøren og kunden ikke alltid vil være underlagt disse reglene. Som regel vil speditøren ha en avtale han kan påberope seg i slike situasjoner (enten NSAB 2015 eller et transportdokument). Dersom han ikke har dette, risikerer han å bli pålagt et omfattende og tyngende ansvar dersom noe skulle gå galt med transporten.

Ved kombinerte transporter vil det, som hovedregel, også være en undertransportør involvert, typisk en annen speditør, et flyselskap, jernbanen eller et rederi. Det er ikke uvanlig at den speditør som inngår avtalen med kunden, ikke på noen måte selv fysisk transporterer godset.

Uansett hvilket ansvar speditøren har utad overfor kunden sin, vil det gjerne være slik at dersom det oppstår skade, tap, manko eller forsinkelse på en transport, vil en annen (under)transportør ha et ansvar for dette overfor speditøren. Unntak fra dette gjelder der tapet kan tilbakeføres til speditørens manglende organisering eller oppfølging av transporten, eller videreformidling av beskjeder til andre involverte parter.

Hvis det imidlertid er klart at en undertransportør har forårsaket tapet, vil han være ansvarlig overfor speditøren etter de regler som gjelder for den transportavtalen som ble inngått mellom speditøren og denne undertransportøren. Er det rederiet som forårsaket skaden i forbindelse med en ren sjøtransportavtale, er det sjøloven som regulerer regresskravet fra speditøren. Er det flyselskapet som har forårsaket en forsinkelse i forbindelse med en ren flyfraktavtale, er det luftfartsloven som gir de aktuelle reglene. Er det en annen speditør som har forårsaket tapet (enten selv eller gjennom den speditør, eller det rederi/flyselskap som denne andre speditøren i sin tur benyttet) etter å ha påtatt seg en kombinert transport, vil ansvaret variere alt ettersom transporten er lovregulert eller avtaleregulert.

Dette gjør at man må orientere seg i to retninger samtidig hvis det oppstår et problem med en forsendelse. Man må følge opp overfor kunden hvis denne kommer med et krav, og man må følge opp overfor undertransportøren, slik at man ikke mister noen rettigheter overfor denne.

Hvis man selv har kontaktet flere undertransportører, er det viktig å finne ut hvem av disse som igjen har hyrt inn den skadevoldende undertransportøren (eller eventuelt dennes oppdragsgiver). Hvis ikke, risikerer man å forholde seg til en undertransportør som aldri har påtatt seg den aktuelle transportstrekningen i det hele tatt. Det første som må gjøres i en slik situasjon, er med andre ord å skaffe en oversikt over hvem som har vært involvert i transporten, og hvilke transportstrekninger disse har påtatt seg.

Det er spesielt viktig at det blir sendt rettidig reklamasjon. Det er for eksempel ikke slik at en kunde som reklamerer overfor en speditør, men gjør det for sent, nødvendigvis mister kravet. På den annen

side kan dette være tilfelle hvis speditøren reklamerer for sent overfor undertransportøren. Det har skjedd en lang rekke ganger at speditøren har blitt sittende igjen med ansvaret overfor kunden, uten at han har noen mulighet til å kreve erstatning videre av undertransportøren på grunn av dette.

Et annet viktig forhold, er å sikre seg informasjon fra undertransportørene. Det tar gjerne lang tid før kunden gjør alvor av sine krav, og hvis det har gått nærmere et år, kan det bli svært vanskelig å få frem dokumentasjon og informasjon fra eventuelle undertransportører. Dermed kan man gå glipp av viktige forsvarsmidler – som for eksempel informasjon som viser at godset var utilstrekkelig emballert eller sikret.

Videre gjelder det tre års foreldelsesfrist mellom kunden og speditøren når NSAB 2015 kommer til anvendelse, mens kravet mot undertransportøren foreldes etter et til to år etter gjeldende lover og konvensjoner. Det vil igjen si at dersom speditøren ikke går til rettslige skritt mot undertransportøren, eller gjør en avtale med denne om forlengelse av foreldelsesfristen, vil regresskravet kunne tapes, mens kundens krav mot transportøren består.

Det ideelle når man som speditør inngår en transportavtale med en kunde, er å sørge for at man i hvert fall ikke påtar seg mer tyngende forpliktelser overfor kunden enn det ens undertransportører gjør overfor en selv. Slike “back-to-back”-avtaler er imidlertid så å si praktisk umulig for speditørene å få i stand i full grad, selv om nettverksprinsippet i NSAB og FIATA FBL og FWB kan avhjelpe dette i atskillig utstrekning.

Dette stiller ekstra krav til dem som arbeider med kombinerte transporter, fordi disse ikke kan regne med at det er de samme tidsfrister og ansvarsregler som gjelder overfor undertransportørene, som de som gjelder overfor kunden.

## Konklusjon

Det som er aller viktigst når det gjelder kombinerte transporter, er at speditøren sikrer seg mot at det ikke foreligger noen som helst avtale som han kan påberope seg hvis det skulle oppstå problemer med transporten. Som vist her, har det stor betydning om det er utstedt et transportdokument eller ikke, eller om NSAB 2015 er avtalt mellom speditøren eller ikke.

Det er fort gjort - og veldig enkelt - å sikre virksomheten mot potensielt ubegrensede krav, og svært ubehagelig å oppdage at man har "huller" i sine rutiner først etter at det har oppstått et problem her.

Det er også viktig å tenke over dette hvis man legger om dokumentasjonsrutiner, skifter agent/rederi og lignende, slik at kombinerte transporter som for eksempel tidligere alltid gikk på CMR-fraktbrev, nå plutselig ikke har noe transportdokument som dekker den totale transportstrekning.

Det er også generelt sett mye bedre "å ta tyren ved hornet" og skrive ut et transportdokument som fraktfører, enn å ikke gjøre det, og så i ettertid oppdage at man hadde fraktføreransvar likevel. Det må uansett i det minste sørges for at NSAB 2015 er avtalt mellom speditøren og oppdragsgiveren.

Og, som nevnt avslutningsvis; kombinerte transporter innebærer at selv om man enda ikke er blitt saksøkt av kunden med krav om erstatning, er det ikke gitt at man lenger har noe krav mot undertransportøren sin i regressomgangen, fordi det kan gjelde helt andre frister her. Dette gjelder særlig der hvor undertransportøren ikke er en annen speditør, men et rederi eller et flyselskap, fordi det er her det er størst risiko for at ens egne forpliktelser utad er annerledes og mer omfattende enn det rederiet eller flyselskapets forpliktelser er.