

Juridiska institutionen
Examensarbete höstterminen 2011
30 poäng

Avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal

Var går gränsen?

Elias Himsel

Handledare: Paula Bäckdén
Examinator: Lars-Göran Malmberg



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	1
1.1	SYFTE	2
1.2	AVGRÄNSNINGAR	3
1.3	METOD OCH PERSPEKTIV	3
1.4	DISPOSITION	4
1.5	NÅGOT OM RÄTTSKÄLLORNA	5
1.6	TERMINOLOGI	8
2	DEL I – BAKGRUND	10
2.1	ALLMÄNT OM TRANSPORT AV GODS TILL SJÖSS	10
2.1.1	<i>Avtalsdokument</i>	13
2.1.2	<i>Avtalsslut</i>	15
2.1.3	<i>Konklusion</i>	17
2.2	SJÖLAGENS INDELNING I AVTAL OM STYCKEGODSTRANSPORT OCH BEFRAKTNINGSAVTAL	17
2.3	EN FARTYGS-CENTRERAD UTGÅNGSPUNKT	19
2.4	SÄRREGLERING FÖR GODSCENTRERADE AVTAL	21
2.4.1	<i>Haag-Visbyreglerna</i>	23
2.4.2	<i>Hamburgreglerna</i>	24
2.4.3	<i>Sjölagen</i>	26
3	DEL II - GRÄNSDRAGNINGEN	28
3.1	AVTALSTYPER	28
3.1.1	<i>Härledning till avtalstypen</i>	30
3.1.2	<i>Avtal i gränslandet</i>	31
3.1.3	<i>Konklusion</i>	32
3.2	AVTAL OM STYCKEGODSTRANSPORT	33
3.2.1	<i>Avtalets väsentliga prestation</i>	33
3.2.2	<i>Sjölagen</i>	35
3.3	BEFRAKTNINGSAVTAL	38
3.3.1	<i>Avtalets väsentliga prestation</i>	39
3.3.2	<i>Sjölagen</i>	40
3.4	NÄRMARE OM GRÄNSDRAGNINGEN	43
3.5	GRÄNSDRAGNINGEN I PRAXIS	46
3.6	ANALYS	47
3.6.1	<i>Gränsdragningen</i>	48
3.6.1.1	Normernas särdrag	48
3.6.1.2	Övriga särdrag	51
3.6.1.3	Sjölagens dirigerande funktion	54
3.7	SLUTSATSER	55
4	DEL III - FRAMTIDEN	58
4.1	ROTTERDAMREGLERNA	58
4.1.1	<i>Transportavtal enligt Rotterdamreglerna</i>	59
4.1.2	<i>Undantag från konventionens tillämpningsområde</i>	60
4.1.3	<i>Förhållandet till tredjeman</i>	62
4.2	SLUTSATSER	63
5	KÄLLOR OCH LITTERATUR	65

1 Inledning

Att skilja mellan avtalstyper är nödvändigt för att hantera frågor av avtalsrättslig karaktär. Genom att exempelvis klassificera en avtalskonstruktion som ett köpavtal aktualiseras en rad normer som den som har att utforma ett avtal eller att hantera en tvist måste förstå och förhålla sig till. I de flesta fall är detta oproblematiskt och frågan vilken avtalstyp som är förhanden är närmast att betrakta som en självklarhet, något som ger sig självt genom avtalets innehåll och den situation i vilken avtalskonstruktionen aktualiseras. Men ibland är det långt ifrån självklart och en djupare analys kan då bli nödvändig för att härleda avtalet till en avtalstyp. Följande uppsats tar sikte på sådana situationer. Det rättsområde som ligger i fokus är sjötransporträtten och den gränsdragning som närmare kommer att belysas är den mellan avtal om styckegodstransport och befaktningsavtal enligt sjölagen¹. Det bakomliggande syftet i båda fallen är att geografiskt förflytta gods från en punkt till en annan, men i övrigt skiljer sig avtalstyperna åt. Där den förstnämnda avtalstypen tar sikte på godset, tar de senare avtalstyperna sikte på fartyget som transportmedel.

Även om skillnaderna i det stora flertalet fall är uppenbara har det lagstiftningstekniskt visat sig problematiskt att definiera faktorer som skiljer avtalstyperna åt. Redan under 1920-talet gjordes sådana fruktlösa försök och i takt med att antalet avtalskonstruktioner på marknaden ökat har uppgiften inte blivit lättare. I sjölagen lyfts valet av avtalsdokument² fram som den avgörande faktorn. Det är emellertid en metod som av flera anledningar är problematisk. För det första är naturligtvis avtalsdokumentet bara ett, av flera, bevis för vad parterna kommit överens om. För det andra aktualiserar det frågan vilka krav, om några, man kan ställa på avtalsdokumentet för att det ska ge uttryck för endera avtalstypen. För det tredje är det naturligtvis möjligt att frågan till vilken avtalstyp en avtalskonstruktion härrör, aktualiseras innan något avtalsdokument överhuvudtaget har utfärdats. Avslutningsvis utgör gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befaktningsavtal principiellt gränsen mellan tvingande reglering och avtalsfrihet och därför kan lämpligheten av att knyta härledningen till en formell bedömning av avtalsdokumentet ifrågasättas. Som uppsatsen kommer visa finns det emellertid en rad andra faktorer som typiskt sett skiljer avtalstyperna åt och som i en helhetsbedömning därför också kan vara av betydelse.

Att ägna sig åt problematik av denna karaktär är inte bara av akademisk betydelse, tvärtom kan härledningen till endera avtalstypen få stor betydelse för avtalets rättsföljder. Mot

¹ Sjölagen (1994:1009).

² Dvs. ett skriftligt dokument som utfärdats till bevis om avtalet.

bakgrund av det ovan sagda gäller detta naturligtvis beträffande giltigheten av eventuella avtalsvillkor som avviker från de tvingande reglerna angående avtal om styckegodstransport. Men även i andra avseenden hanterar avtalstyperna likartade situationer på skilda sätt. Ett konstruerat exempel kan illustrera det sagda:

Ett fartyg ligger för lastning och godset har inte avlämnats vid avtalad tidpunkt. Inga skriftliga avtalsdokument har ännu utfärdats som anger avtalstypen och parternas åsikt i frågan går isär. Här skiljer sig transportörens/bortfraktarens³ hävningsmöjligheter beroende på om det ingångna avtalet är ett avtal om styckegodstransport eller ett befракtningsavtal.⁴

Utgångspunkten i uppsatsen är regleringen i sjölagen av avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal, men i detta sammanhang är det även intressant att uppmärksamma FN-konventionen om transport av gods helt eller delvis till sjöss (Rotterdamreglerna)⁵ som, om den träder i kraft⁶, kommer att ersätta det lapptäcke av internationella konventioner som sjölagen i detta sammanhang till stora delar bygger på. I våra nordiska grannländer Danmark och Norge pågår redan, inom ramen för sjölagskommittéer, arbetet med att översätta och utvärdera vad Rotterdamreglerna kan komma att innebära. I brist på en svensk motsvarighet är uppsatsen i denna del mitt bidrag.

1.1 Syfte

Fokus i denna uppsats ligger på gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport enligt sjölagen kapitel 13 och befракtningsavtal enligt sjölagen kapitel 14. Syftet med uppsatsen är att beskriva skillnaderna mellan avtalstyperna och hur man rättsligt kan avgöra vilken avtalstyp som är förhanden. I syftet ligger en ambition att tydliggöra motiven bakom uppdelningen och med detta som bakgrund bidra med argument för hur en situation som den

³ Som framgår i avsnitt 1.6 använder jag i senare delar termen *utförande part* när det är oklart huruvida en transportör eller bortfraktare avses.

⁴ Vid avtal om styckegodstransport följer av SjöL 13 kap. 11 § 2 st. ett allmänt väsentlighetskrav samt ett aktivitetskrav som innebär att transportören förlorar rätten att häva avtalet om inte transportören inom skälig tid efter att avsändaren gjort en förfrågan eller senast när godset tas emot meddelar hävningen. Vid resebefraktning är hävningsreglerna betydligt mer invecklade och återfinns i SjöL 14 kap. 32 § till 35 §. Se Tiberg, SvJT 1995 s 104 f. Ett annat exempel rör farligt gods. Vid avtal om styckegodstransport har avsändaren ett strikt ansvar för skador som det farliga godset orsakat om inte denne upplyst om godsets egenskaper och den som tog emot godset inte heller kände till dessa. Vid befракtningsavtal är ansvaret begränsat till ett vårdslöshetsansvar. Se SjöL 13 kap. 40 § och 14 kap. 22, 37 och 65 §§, se även SOU 1990:13 s 183 specialmotivering 333 §.

⁵ *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*.

⁶ I skrivande stund har 24 stater signerat konventionen, däribland Sverige, Danmark och Norge. Hittills har bara Spanien ratificerat konventionen. Konventionen träder i kraft efter att 20 stater ratificerat den. Se artikel 94 och United Nations 2011, United Nations Treaty Collection, XI D 8. Transport and communication – Water Transport 1.

ovan exemplifierade kan hanteras. Uppsatsen har en delvis tillbakablickande karaktär vars primära syfte är att tydliggöra den kommersiella och rättsliga utveckling som resulterat i uppdelningen i avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal. Men uppsatsen är också framåtblickande då ett ytterligare syfte är att peka på de skillnader som Rotterdamreglerna kan komma att medföra för den nämnda gränsdragningen.

1.2 Avgränsningar

Fokus ligger på avtalstyperna i sig. Jag avser inte att behandla regelverkens geografiska tillämpningsområde. En utgångspunkt i följande är således att alla avtal faller inom respektive regelverks geografiska tillämpningsområde. Som framgår nedan i kapitlet *Något om rättskällorna* kan det vara nödvändigt att ta hänsyn till utländska förhållanden, men fokus i uppsatsen är likväl svensk rätt och svenska förhållanden. Vidare ligger det i uppsatsens syfte att beskriva vad som kännetecknar avtal om styckegodstransport respektive befракtningsavtal, men det bör betonas att fokus ligger på den nämnda gränsdragningen och här är det inte nödvändigt att fullständigt beskriva avtalstypernas materiella innehåll. För att inte riskera att framställningen blir klumpig och tyngs av information som inte är av intresse i denna kontext är därför ett visst mått av generalisering nödvändigt. En sådan generalisering rör exempelvis begreppen ”tvingande reglering” och ”avtalsfrihet”. Termerna ska i detta sammanhang inte uppfattas som absoluta. Precis som reglerna i sjölagen angående avtal om styckegodstransport inte i alla delar är tvingande, så är inte heller reglerna som aktualiseras vid befракtningsavtal i alla delar dispositiva.

Ur ett praktiskt perspektiv aktualiseras naturligtvis den gränsdragningsproblematik som uppsatsen tar sikte på framförallt i situationer där avtalsparternas åsikter om avtalets karaktär går isär. En utgångspunkt är därför att det inte råder konsensus kring vilken avtalstyp som är förhanden. Vidare är det naturligtvis möjligt att det ingångna avtalet överhuvudtaget inte är ett avtal om styckegodstransport eller ett befракtningsavtal. Inom ramen för uppsatsen är emellertid problematiken begränsad till frågan huruvida det ingångna avtalet är just ett avtal om styckegodstransport eller ett befракtningsavtal.

1.3 Metod och perspektiv

Uppsatsen har en rättsvetenskaplig ambition som kommer till uttryck genom att syftet inte enbart är att med hjälp av rättsdogmatisk metod⁷ beskriva rättsordningen, utan snarare att

⁷ Med rättsdogmatisk metod eller juridisk metod kan förstås en tillämpning av det material, ”rättskällorna”, som domstolarna lägger till grund för hur en situation rättsligt ska hanteras. Vilket detta material är och

förklara den rättsliga strukturen och dess utveckling. I detta ingår därefter att lyfta fram omständigheter av intresse för att avgöra vilken avtalstyp som aktualiseras i en situation som den inledningsvis exemplifierade, men det ska då inte nödvändigtvis uppfattas som enbart en utsaga om hur domstolar tidigare har dömt eller kommer att döma. Snarare sker en glidning i uppsatsens resonerande delar mot hur en domstol bör hantera gränsdragningsfrågan. Detta behöver inte innebära någon skillnad i sak, eftersom utgångspunkten här likväl är lagtextens utformning och annan relevant juridisk materia, men det innebär en förskjutning mot en friare argumentation där utsagor om den verklighet som avtalstyperna korresponderar med blir betydelsefulla.⁸ Inom ramen för uppsatsen har därför historiska och kommersiella faktorer sin givna plats. Här är inte materialet begränsat till enbart traditionell juridisk materia. Även om jag därigenom tar mig friheten att använda material som faller utanför ramen för begreppet rättskällor i snäv bemärkelse⁹ är likväl den grundläggande problematiken, dvs. gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningssavtal, av klassiskt juridiskt snitt och därav följer behovet av kapitlet *Något om rättskällorna*.

1.4 Disposition

I uppsatsens *Del I* syftar det inledande kapitlet *Allmänt om transport av gods till sjöss* till att ge en allmän bild av den kommersiella kontexten och introducera vissa för avtalstyperna karakteristiska drag. Kapitlet följs av en kort introduktion av avtalstyperna genom kapitlet *Sjölagens indelning i avtal om styckegodstransport och befraktningssavtal*. Den struktur som här framträder har emellertid inte alltid varit densamma, tvärtom är den ett resultat av 1994 års sjölagsreform. För att förstå den rättsliga strukturen och den gränsdragningsproblematik som följer av uppdelningen är det därför lämpligt med en historisk tillbakablick i kapitlet *En fartygscentrerad utgångspunkt*. I det därefter följande kapitlet *Särreglering för godscentrerade avtal* illustreras utvecklingen som ledde fram till uppdelningen av avtal om godsbefordran i sjölagen kapitel 13 och 14, här är av det naturligtvis av särskild vikt att betona de bakomliggande motiven. Sjölagens utformning är emellertid inte enbart ett resultat av nationella historiska faktorer och utvecklingstrender, utan i hög grad påverkad av

prioritetsordningen mellan olika rättskällor är inte givet och behovet av en allmän definition av rättskällebegreppet har ifrågasatts av bl.a. Stig Strömholm. En traditionell definition av begreppet, som i stort är utgångspunkten i kapitlet *Något om Rättskällorna*, är i följande prioritetsordning: *lag, rättspraxis, sedvanerätt m.m., varifrån tillämpliga rättsregler i ett enskilt fall är att hämta*. Strömholm själv gör ett försök att definiera rättskällor som *dels samtliga de faktorer som vägleder domstolarna (eller andra myndigheter) vid valet eller uppställandet av de normer vilka skall tillämpas i konkreta fall, dels dessa normer själva*. Se Strömholm, Rätt, rättskällor och rättstillämpning, 1996 s 312 ff.

⁸ Jfr Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001 s 28 och 36 ff.

⁹ Se ovan not 6.

internationella förhållanden. Kapitlet är därför inte begränsat till ett svenskt perspektiv, tvärtom ägnas stor uppmärksamhet åt internationella konventioner och hur gränsdragningen mellan godscentrerade (avtal om styckegodstransport) och fartygscentrerade (befraktningsavtal) avtal regleras i dessa.

Del II utgör uppsatsens kärna där det inledande kapitlet *Avtalstyper* är motiverat av föreställningen att avtalstyper såsom avtal om styckegodstransport och befodringsavtal inte är fristående sjötransporträttsliga konstruktioner, utan en del av den svenska förmögenhetsrätten i stort. Att arbeta med avtalstyper är därför inget specifikt för sjötransporträtten och den problematik som kan uppstå i gränslandet mellan olika avtalstyper är därför i stor utsträckning generell. En annan sak är att det därefter kan vara nödvändigt att modifiera ett generellt förhållningssätt när de särskilda förhållandena som råder inom området för sjötransporträtten beaktas. Kapitlets primära syfte är att ge en teoretisk ram åt den fortsatta framställningen.

Härefter smalnar perspektivet och i kapitlet *Avtal om styckegodstransport* riktas fokus mot vad som kännetecknar ett avtal om styckegodstransport samt vilka rekvisit som ska vara uppfyllda för att ett avtal ska omfattas av sjölagen kapitel 13. Detta följs av kapitlet *Befraktningsavtal* som på liknande sätt behandlar befraktningsavtalen. Därefter problematiseras gränsdragningen i kapitlet *Närmare om den valda gränsdragningen* och praxis illustreras i kapitlet *Gränsdragningen i praxis*. Efter detta följer kapitlet *Analys* och även om tidigare kapitel också till viss del innehåller rubrikens moment är det framförallt i detta kapitel som jag tillåter mig att ”knyta ihop säcken” och lyfta fram omständigheter av värde för att avgöra vilken avtalstyp som är förhanden och argumentera för hur gränsdragningsproblematiken kan hanteras. *Del II* avslutas med kapitlet *Satsar*.¹⁰

I den avslutande *Del III* riktas fokus mot framtiden och det primära syftet är här att belysa de skillnader som Rotterdamreglerna kan komma att innebära för gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal.

1.5 Något om rättskällorna

Utgångspunkten i denna uppsats är svenska förhållanden och svensk rätt. Med det sagt bör emellertid uppmärksammas att sjölagen är starkt präglad av ett nordiskt samarbete. Redan 1891 års sjölag utarbetades i samverkan med Danmark och Norge och 1994 års sjölag är i hög

¹⁰ Min argumentationsteknik är i stort vad Hellner kallar för en pluralistisk. Det innebär att jag väger samman språkligt innehåll, systematiska faktorer och ändamålsöverbäganden. Se Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001 s 193 ff.

grad ett resultat av ett samarbete mellan Danmark, Finland och Norge.¹¹ Det medför att de nordiska sjölagarna i stort har ett samstämmigt innehåll och i de fall samma överväganden ligger bakom regleringen har i praxis betonats att även övriga nordiska förarbeten kan vara av intresse.¹² Vidare framhålls i doktrin att det finns en tendens hos de nordiska domstolarna att rätta sig efter varandra.¹³ För underlättandet av samarbetet publiceras dessutom rättsfall av intresse inom sjörätten i en gemensam nordisk publikation, *Nordiske domme i sjöfartsanliggender* (ND).¹⁴

Regleringen har som framgått inte bara en nordisk prägel, utan också en internationell. De viktigaste konventionerna i detta sammanhang är 1924 års internationella konossementkonvention (Haag-reglerna)¹⁵ i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna)¹⁶ och 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)¹⁷. Sverige är som konventionsstat bunden av Haag-Visbyreglerna, men inte av Hamburgreglerna. Reglerna i sjölagen angående avtal om styckegodstransport är emellertid starkt präglade av Hamburgreglerna, utan att lagstiftaren för den sakens skull velat frångå de åtaganden som följer av Haag-Visbyreglerna.¹⁸ Ytterligare exempel på sjölagens internationella prägel erbjuder befaktningsavtalen där utformningen inspirerats av framförallt engelsk rätt.¹⁹ Vidare har Högsta domstolen angående befaktning uttryckt att svensk rätt bör ta hänsyn till den internationella utvecklingen, särskilt den engelska.²⁰ Men även om sjötransporträtten i hög grad har en internationell prägel vilket motiverar att hänsyn tas till utländska förhållanden, har naturligtvis utländska rättsordningar inget generellt anspråk på efterlevnad i Sverige. Inte minst mot bakgrund av att det kan finnas hänsynstaganden som gör en direkt jämförelse olämplig. Det gäller i hög grad i förhållande till exempelvis det engelska common-law systemet, som i väsentliga avseenden skiljer sig från den svenska rättsordningen. I situationer där svensk rätt är oklar eller inte förmår ge något entydigt svar är därför min utgångspunkt att utländska förhållanden kan tjäna som vägledning och stöd för en argumentation, inte som uttryck för gällande rätt. Men en tolkning av utländsk rätt kräver ett

¹¹ Prop. 1993/94:195 s 2 och 134.

¹² NJA 1978 s 14.

¹³ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 13.

¹⁴ Publiceras av Nordisk Skibsrederforening.

¹⁵ *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading. Signed at Brussels, August 25, 1924.*

¹⁶ *1968 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25 August 1924.*

¹⁷ *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 Hamburg, 31 March 1978.*

¹⁸ Jfr prop. 1993/94:195 s 1 och 195.

¹⁹ Se exempelvis angående överliggetid, SOU 1990:13 s 90.

²⁰ NJA 1954 s 573 och NJA 1971 s 474.

helhetsperspektiv där det utländska rättssystemets rättskällenor, tolkningsnormer och grundläggande principer beaktas.²¹ Det finns därmed en latent risk att det som förefaller vara ett förnuftigt resonemang bottnar i skillnader mellan svensk rätt och den utländska rättsordningen som ligger utanför mitt kunskapsfält och därför kommer i första hand nordisk praxis att beaktas.

Avseende Rotterdamreglerna finns det av naturliga skäl ingen praxis att tillgå. Det innebär att utsagor om hur en specifik regel ska tillämpas med nödvändighet riskerar att bli vagare än vad som annars är fallet. Visserligen finns det ett mycket omfattande material i form av de protokoll som förts under arbetet med att utarbeta regelverket. Dessa kan ge vägledning, men här bör ett varningens finger höjas då materialet är mycket omfattande och det därför inte alltid är lätt att följa ”den röda tråden”. Utgångspunkten i min tolkning av Rotterdamreglerna är de som följer av konventionens artikel 2 där det framgår att tolkningen ska ta hänsyn till konventionens internationella karaktär, behovet av att främja en enhetlig tillämpning och iakttagandet av god sed i internationell handel. I överensstämmelse med Wienkonventionens²² tolkningsregler innebär det att jag i först hand utgår från konventionens ordalydelse²³, men det utesluter inte att jag tagit intryck av internationell doktrin²⁴ inom området. Tvärtom har doktrin spelat en avgörande roll i arbetet att sätta sig in i Rotterdamreglernas struktur och dess tillkomst.

Värt att betona i detta sammanhang är att Rotterdamreglerna i doktrin har beskrivits som avsiktligt ”evolutionär” i motsatts till ”revolutionär” och med detta menas att konventionen i stora delar bygger på den internationella sjötransporträtten av idag, varefter viss modifiering skett i syfte att tillgodose de behov som den moderna transportmarknaden ställer.²⁵ Därmed är min utgångspunkt att så länge ingenting antyder motsatsen är det rimligt att tolka begrepp och uttryck i konventionen i enighet med hur de tidigare kommit till uttryck inom den internationella sjötransporträtten.

Vid en tolkning av Rotterdamreglerna är utgångspunkten givetvis dess lydelse i någon av originalversionerna.²⁶ Jag kommer dock i den löpande texten att enbart begagna det svenska språket. För undanröjande av tveksamheter samt för att ge läsaren möjlighet att själv bilda sig en uppfattning av riktigheten i översättningen presenteras den engelska versionen löpande i

²¹ Jfr Peczenik, *Vad är rätt?*, 1995 s 269.

²² *Vienna Convention on the Law of Treaties Vienna, 23 May 1969.*

²³ Wienkonventionen art. 31 och 32.

²⁴ Doktrinen inom området behandlar Rotterdamreglerna ur ett internationellt perspektiv, vilket naturligtvis är positivt mot bakgrund av konventionens artikel 2, men det innebär också att doktrinen inte direkt tar sikte på en jämförelse av svensk sjötransporträtt.

²⁵ Sturley, *The Rotterdam Rules*, 2010 s 7.

²⁶ Dvs. arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska eller spanska.

footnoter. Detta framställningsmässiga val beror på att syftet i denna del är att jämföra Rotterdamreglerna med sjölagen, vilket sannolikt främst är av intresse för en svensk läsekrets. Av samma skäl refererar jag till den svenska översättningen av Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna som återfinns i förarbetena till 1994 års sjölag.²⁷

1.6 Terminologi

Inom ramen för uppsatsen kommer en rad termer introduceras och det skulle leda för långt att här inledningsvis tydliggöra dem alla. Utgångspunkten är därför att begrepp och termer förklaras löpande i de sammanhang där de introduceras om det anses nödvändigt för att läsaren ska tillgodogöra sig texten. Med detta sagt finns det likväl en poäng att för tydlighetens skull redan här behandla vissa terminologiska frågor. Med termen *sjötransporträtt* ska inom ramen för uppsatsen förstås den rättsliga regleringen av rättsförhållandet mellan parterna i ett avtal som rör transport av gods till sjöss. Begreppet *fraktavtal* kommer i uppsatsen användas som samlingsbegrepp för avtal som avser att på ett eller annat sätt tillgodose transportbehov till sjöss. Som samlingsbegrepp för de avtalstyper som denna uppsats tar sikte på används begreppet *avtal om godsbefordran*. Det bör emellertid betonas att befракtningsavtal, till skillnad från avtal om styckegodstransport, inte är en homogen avtalstyp och de undertyper som ingår i begreppet kommer därför att introduceras i uppsatsen.

För att undvika sammanblandning används i sjölagen skilda termer för avtalets parter enligt respektive kapitel. Den som åtar sig att transportera gods enligt kapitel 13 definieras som *transportör* och dennes motpart i avtalet om styckegodstransport som *avsändare*. Enligt terminologin i kapitel 14 är den som bortfraktar ett fartyg *bortfraktare* och dennes motpart i befракtningsavtalet *befraktare*. Till denna persongalleria kommer *avlastaren* som enligt båda kapitlen är den som avlämnar godset för lastning och *mottagaren* som tar emot godset.²⁸ Att skilda termer används är problematiskt. För att inte i onödan tynga texten kommer jag i de sammanhang där något specifikt avtal om godsbefordran inte åsyftas att som gemensamt begrepp för transportör och bortfraktare använda den neutralare termen *utförande part* och för avsändare och bortfraktare termen *kontrakterande avtalspart*. Detta är inte någon allmänt vedertagen terminologi. Min förhoppning är emellertid att de framställningsmässiga förenklingar som terminologin medför överväger risken för förvirring. Till denna

²⁷ SOU 1990:13, bilaga 1 och 2.

²⁸ Mottagaren eller avlastaren är även kontrakterande avtalspart beroende på vem som ingått avtalet. Samma aktör kan därför agera i flera skepnader.

persongalleria tillkommer *tredjeman* vilket ska förstås som en person som har förvärvat godset, men inte är den kontrakterande avtalsparten i avtalet om godsbefordran.

För att ytterligare komplicera de terminologiska frågorna kan man inte ta för givet att begrepp som återfinns i sjölagen har samma innebörd när de senare återkommer i Rotterdamreglerna. Utgångspunkten är emellertid sjölagens terminologi och om ett begrepp har en annan innebörd i Rotterdamreglerna och distinktionen är av betydelse är det något som uppmärksammas i *Del III* angående Rotterdamreglerna.

2 Del I – Bakgrund

2.1 Allmänt om transport av gods till sjöss

Sjötransportmarknaden är inte en homogen marknad. Tvärtom består den av en rad delmarknader, en möjlig indelning kan ske i trampmarknad, linjesjöfartsmarknad, färjemarknad och marknad för specialtransport.²⁹ Trampmarknaden är den volymmässigt största marknaden och här hyrs fartyg för en eller flera resor eller under en period. Det gods som transporteras är ofta oemballerat, s.k. bulklast som olja, kol och spannmål.³⁰ Förädlade varor som konsumtionsvaror och maskiner transporteras emballerade och utgör vad som kallas för styckegods. Styckegods transporteras huvudsakligen i linjesjöfart, vilket innebär att fartyget trafikerar fasta hamnar enligt en regelbunden tidtabell. Huvuddelen av linjesjöfarten utförs med containerfartyg, men i våra nordiska sjöleder är det även vanligt med s.k. roll-on/roll-off fartyg (roro-fartyg) där godset körs ombord via en ramp på fartyget.³¹

Färjemarknaden delar linjesjöfartens drag avseende typen av gods och en regelbunden tidtabell. Fokus inom färjemarknaden ligger emellertid på en kombination av transport av passagerare och fordon.³² Den tredje typen av marknad, specialtransportmarknaden, utgör här ett samlingsnamn för olika former av kundanpassade lösningar, som systemtrafik där lastägaren hyr fartyg med besättning för att trygga sitt transportbehov. För att få bättre lönsamhet bjuds eventuell överkapacitet ut på marknaden och fartyget går precis som i linjefart efter en förutbestämd tidtabell.³³ Andra former av specialtransporter är sådana där sjöfarten är inriktad på ett speciellt godsslag som kräver långtgående anpassningar, exempelvis bilar eller ovanligt tungt eller skrymmande gods.

Ur ett juridiskt perspektiv är uppdelningen i linjesjöfartsmarknad (linjefart) och trampmarknad (trampfart) betydelsefull och det är i stort utifrån denna tudelning som den rättsliga regleringen angående avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal är uppbyggd. Ur konkurrenssynpunkt skiljer sig marknaden för linjefart från marknaden för trampfart. Där det på den förstnämnda marknaden har varit vanligt att grupper av linjeoperatörer slår sig samman och agerar i linjekonferenser med syfte att samordna

²⁹ Palmberg, Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster, 2006 s 125 f.

³⁰ Svensk sjöfarts tidning, Sjöfartens bok, 2011 s 28.

³¹ Svensk sjöfarts tidning, Sjöfartens bok, 2011 s 58 f.

³² Svensk sjöfarts tidning, Sjöfartens bok, 2011 s 64 f.

³³ Ihre, Sjöfraktavtal, 2006 s 328.

marknaden, råder nästintill perfekt konkurrens på marknaden för trampfart. Här bestäms fraktraterna av efterfrågan och tillgång på världsmarknaden.³⁴

Även på andra sätt skiljer sig förhållandena i linjefart från de vid trampfart. I linjefart transporteras i huvudsak styckegods med ett högre ekonomiskt värde per enhet. För att inte binda kapital i onödan ligger det därför i lastägarens intresse att hålla nere lagervolymen. När väl lagret behöver fyllas på är det således nödvändigt att transporten av nytt gods är tillförlitlig, snabb och sker inom utsatt tid. I trampfart förhåller det sig på annat sätt. Här transporteras framförallt bulkgoods. Sådant gods har i regel ett lägre ekonomiskt värde per enhet och i syfte att skydda sig mot följderna av försenade transporter kan det därför vara ekonomiskt motiverat för lastägaren att hålla sig med en större lagervolym, som en buffert. Samtidigt kräver transporterna fartyg som representerar stora ekonomiska värden och ett maximalt utnyttjande av fartygets kapacitet är således av central betydelse.³⁵

Men det bör betonas att gränsen mellan linjefart och trampfart inte utgör en självklar gräns mellan området för avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal. Även om exempelvis befракtningsavtal framförallt förekommer på marknaden för trampfart, är det vanligt att speditörer eller linjeoperatörer hyr in sig i fartyg som går i linjefart genom delbefraktningsavtal.³⁶

Det finns en rik flora av avtalskonstruktioner som på ett eller annat sätt syftar till att åstadkomma en förflyttning av gods. Från rena hyresavtal av fartyg (skeppslega)³⁷ till avtal med drag av såväl hyresavtal som uppdragsavtal (tids/rese-befraktning) som rena uppdragsavtal (avtal om styckegodstransport) kan listan göras lång. Genom exempelvis delbefraktningsavtal av typen slot/space-befraktning kan den kontrakterande avtalsparten tillförsäkra sig en viss del av ett linjefartygs kapacitet genom att en viss ”mängd” däcksyta eller containerkapacitet ställs till dennes förfogande. I ett kvantumkontrakt kan istället transportbehovet av exempelvis en årsproduktion av en viss produkt tillförsäkras för lång tid framöver. Mot denna bakgrund är det därför logiskt att avtalen ibland är föremål för omfattande förhandlingar för att i andra fall ingås mer eller mindre rudimentärt. Den som avser att hyra ett bemannat fartyg under ett par års tid enligt ett befракtningsavtal är förstås mer benägen att vilja påverka avtalets innehåll, än den som enligt ett avtal om

³⁴ Palmberg, Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster, 2006 s 125.

³⁵ Jfr Tiberg, The Law of Demurrage, 1995 s 197.

³⁶ Ihre, Sjöfraktsavtal, 2006 s 323.

³⁷ Skeppslegoavtalet, som jämte resebefraktning och tidsbefraktning brukar räknas som en av tre huvudtyper av befракtningsavtal, innebär förhyrning av fartyg för transportändamål och kan därigenom skiljas från leasingavtal angående fartyg som innebär förhyrning av fartyg för kreditändamål. Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 31 f.

styckegodstransport avser få ett mindre parti gods befordrat. I det förstnämnda fallet är det rimligt att anta att befraktaren sätter sig in i avtalets innehåll och om avtalet visar sig allt för oförmånligt avstår från att ingå det samma. I det senare fallet ligger sannolikt inte avsändarens fokus på att i detalj studera och påverka avtalets innehåll, utan snarare på att fullgöra sina åtaganden enligt ett bakomliggande köpavtal.

Oavsett formen för genomförandet av transport till sjöss, med undantag för skeppslegoavtalet, finns emellertid vissa gemensamma drag. Ett sådant är att avtalet många gånger utgör ett moment i ett bakomliggande köpavtal, vilket innebär att det kan vara fler intressenter än bara den kontrakterande avtalsparten som har ett intresse av att den utförande parten fullföljer sina åtaganden. Som senare delar av uppsatsen illustrerar är det kanske främst i syfte att skydda tredjeman som förvärvat gods under transport som den tvingande sjötransporträttsliga regleringen tillkommit. Dessutom är det vanligt med s.k. befракtningskedjor. Det innebär att ett fartyg kan vara uthyrt enligt ett skeppslegoavtal till en befракtare. Denne kan i sin tur ha ingått ett avtal med ett bemanningsföretag angående skötsel och service av fartyget och ett tidsbefraktningsavtal med en linjeoperatör som i sin tur sluter avtal om styckegodstransport med avsändare. Bakom ett fraktavtal finns det således ofta ett komplicerat nätverk av avtalsrelationer och intressen.

Ett annat gemensamt drag är att i stort samma sanktionssystem gör sig gällande. Det primära sanktionsmedlet är skadestånd, eftersom andra typer av institut som hävning och prisnedsättning i flertalet fall lämpar sig illa. I det förstnämnda fallet beror det på att en återgång av prestationerna framstår som ett dåligt alternativ i de fall en geografisk förflyttning redan påbörjats eller genomförts. Vare sig den kontrakterande avtalsparten, utförande part eller tredjeman har sannolikt något större intresse av att godset transporteras tillbaka till lastningshamnen vid avtalsbrott. Prisnedsättning kan visserligen vara ett praktiskt alternativ vid längre befракtningsavtal, men oftast är frakten betydligt lägre än godsets värde vilket innebär att ett prisavdrag inte i någon större utsträckning kompenserar värdet av förlorat eller skadat gods.³⁸

Dessa likheter till trots är det naturligt att den rika flora av kommersiella lösningar, som på ett eller annat sätt syftar till att åstadkomma förflyttning av gods till sjöss, inte följer samma rättsliga reglering. Inom området för det rena hyresavtalet, skeppslegoavtalet, saknas direkt tillämplig lagstiftning och i den mån avtalet inte ger vägledning är man därför hänvisad till allmänna rättssatser angående hyresavtal och om det är möjligt, analogier till reglerna

³⁸ Grönfors, Inledning till Transporträtten, 1989 s 22.

angående tidsbefraktning.³⁹ Inom området för övriga befraktningsformer är utgångspunkten sjölagens dispositiva regler i kapitel 14, som i egenskap av bakgrunds rätt syftar till att ange en välavvägd normallösning.⁴⁰ Avseende det rena uppdragsavtalet, avtal om styckegodstransport, regleras avtalstypen i sjölagen kapitel 13 som till stor del är tvingande. Valet av fraktavtal är därför i stor utsträckning ett val mellan tvingande lagstiftning eller avtalsfrihet. Innan vi närmare berör motiven bakom denna uppdelning och gränsdragningen avtalstyperna emellan är det emellertid av värde att nämna något om avtalsdokument och avtalsslut eftersom skillnaderna i dessa delar är utmärkande för avtalstyperna.

2.1.1 Avtalsdokument

Dokumentationens betydelse som bevismedel för vilken avtalstyp som är aktuell är naturligtvis ur ett praktiskt perspektiv av stor betydelse inom förmögenhetsrätten i stort, men inom sjötransporträtten gäller detta i allra högsta grad. Jag använder inom ramen för denna uppsats begreppet avtalsdokument som term för ett skriftligt dokument vars syfte är att vara bevis om avtalet.⁴¹ Denna funktion har transportdokumentet.⁴²

Det kanske viktigaste transportdokumentet inom sjötransporträtten är konossementet. Det är inte bara det äldsta transportdokumentet utan också föremål för en hög grad av tvingande reglering. Konossementet har tre huvudsakliga funktioner som framgår av sjölagen.⁴³ För det första tjänar den som ett bevis för avtalet. Det är emellertid viktigt att påpeka att konossementet inte utgör avtalet i sig och att konossementet ofta utfärdas först då godset tagits omhand av transportören eller lastats ombord på fartyget.⁴⁴ För det andra innehåller konossementet information angående det mottagna godsets kvantitet och kvalitet. För det tredje är konossementet negotiabelt, vilket innebär att dokumentet representerar godset och att tradition av konossementet således har sakrättslig effekt. Bara innehavaren av konossementet har därför rätt att kräva utlämning av godset på destinationsorten. Dessa tre funktioner syftar till att underlätta handel genom att möjliggöra överlåtelse och pantsättning av gods under transport.⁴⁵

³⁹ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 31. Jfr 14 kap 1 § SjöL. Inom ramen för uppsatsen, där gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal enligt sjölagen står i fokus, är skeppslegoavtalet därför främst av intresse för att illustrera bredden av avtalskonstruktioner för transportändamål.

⁴⁰ Prop. 1993/94:195 s 161 f.

⁴¹ Försök har gjorts att ersätta pappersdokumenten med elektroniska motsvarigheter. Hittills har dessa försök inte varit framgångsrika. Se Johansson, *An Outline of Transport Law*, 2008 s 75.

⁴² Jfr SjöL 13 kap. 1 §.

⁴³ Jfr SjöL 13 kap. 42, 46 och 52 §§.

⁴⁴ Jfr Hellner, *Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt*, första häftet, Särskilda avtal, 2010 s 163.

⁴⁵ Se nedan avsnitt 2.4.

Nackdelen med konossement sammanfaller i stort med dess negotiabilitet eftersom det finns en risk att godset anländer före konossementet, med resultatet att det saknas en behörig mottagare. Ett alternativ är därför att utfärda en sjöfraktsedel. Denna fungerar som ett bevis om avtalet samt för godsets kvantitet och kvalité, men den representerar inte godset. Istället innehåller sjöfraktsedeln ett åtagande att lämna ut godset till den som angivits som mottagare.⁴⁶ I linjefart är det vanligt att en transportör överlämnar en bokningsnota som ett bevis för att ett avtal om styckegodstransport ingåtts. När godset därefter lastats kan detta dokument ersättas av ett konossement eller en sjöfraktsedel.⁴⁷

Vid befракtningsavtal utgör certeparti det typiska avtalsdokumentet.⁴⁸ Termen härrör från den medeltida latinska termen *carta partita* där ett skriftligt avtal upprättades i två exemplar på samma ark, varefter dokumentet delades. Därefter kunde parterna identifiera varandra genom att jämföra snittytan.⁴⁹ Certepartiet är således ett skriftligt bevis för ett befракtningsavtal, men någon mer exakt definition av termen certeparti och vad ett certeparti ska innehålla för att kvalificera som ett certeparti är inte möjlig att ge.⁵⁰ Redan vid Haag-reglernas tillkomst gjordes försök att definiera termen certeparti utan framgång⁵¹ och i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna återkommer termen utan någon definition.⁵² Innan 1936 års sjölagsändringar återfanns i sjölagen en bestämmelse som angav *att om avtal slutas angående fraktande av gods, därom skall upprättas skriftlig avhandling (certeparti) såvida någondera parten äskar*⁵³ och av förarbetarna till 1994 års sjölag, där begreppet används, framgår att något formkrav för certeparti inte föreligger, men att avtalet ska engagera ett visst fartyg och ha väsentligen samma innehåll som ett certeparti. Uttalandet kan framstå som ett cirkelresonemang, men har likväl en poäng eftersom man därefter som exempel anger bruket av s.k. "future notes". Det är dokumentation som syftar till att slutligen manifesteras i ett certeparti.⁵⁴ Härigenom kan man sluta sig till att några formkrav inte föreligger, men att dokumentet i vart fall ska ge uttryck för att avtalet engagerar ett visst fartyg och att det finns en viss marginal inom vilket ett dokument kvalificerar som ett certeparti, även om det inte i alla avseenden reglerar den slutliga avtalsrelationen. Det synes vara en rimlig bedömning mot

⁴⁶ SjöL 13 kap. 58 till 59 §§.

⁴⁷ Jfr Johansson, *An Outline of Transport Law*, 2008 s 75.

⁴⁸ Gorton, *Shipbroking and Chartering Practice*, 2004 s 105 och Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982 s 48.

⁴⁹ Boyd, *Scrutton on charterparties*, 1996 s 3.

⁵⁰ Det bör betonas att i internationella sammanhang uppfattar vissa att begreppet snarare tar sikte på en typ av avtal än ett dokument som bevis för en typ av avtal. Se Sturley, *The Rotterdam rules*, 2010 s 26 not 26.

⁵¹ Sturley, *The Journal of International Maritime Law*, 2004, vol. 10 s 142 not 34.

⁵² Exempelvis HVR art. 1(b) och HR art. 2.3.

⁵³ Nytt juridiskt arkiv avd II 1936 s 308 f.

⁵⁴ SOU 1990:13 s 170.

bakgrund av att begreppet också i ett internationellt perspektiv visat sig svårt att närmre definiera.⁵⁵

Vanligen utgör certepartiet ett formulär utvecklat av branschorganisationer som *The Baltic and International Maritime Conference* (BIMCO) i Köpenhamn. Certepartiformulären har ofta kodnamn som anknyter till det avsedda användningsområdet. Exempelvis *Polcoalvoy* är ett resecertepartiformulär (voy) avsett för transport av kol (coal) utarbetat i samarbete med polska sjöfartsintressenter (Pol).⁵⁶ Andra resecertepartiformulär utvecklade av BIMCO går under kodnamn som *Welcon*, *Baltcon* och *Gencon*. Inom ramen för tidscerteparti kan exempelvis *Balttime* och *Linertime* tas som exempel. Vid själva genomförandet av en transport under ett certeparti är det emellertid vanligt att ett konossement utställs för godset i fråga och detta konossement kallas då för trampkonossement.⁵⁷ Men det är viktigt att betona att konossementet här inte utgör det huvudsakliga avtalsdokumentet.

Syftet med standardformulären är naturligtvis att underlätta avtalsslut genom att parterna bara behöver fylla i individuella uppgifter som namn och fartyg. Det utesluter emellertid inte att parterna efter förhandlingar kan komma att ändra formulärets innehåll.⁵⁸ Det kan vara nödvändigt för att anpassa äldre formulär till gällande lagstiftning och ändrade kommersiella mönster.⁵⁹

2.1.2 Avtalsslut

Även om avtalsdokumentet är av central betydelse kan man inte utgå från att parterna utfärdat eller avser att utfärda något sådant. För det första beror det på att sjölagen inte föreskriver någon speciell avtalsmekanism och avtal om godsbefordran därför är konsensusavtal.⁶⁰ För det andra är det möjligt att parterna visserligen är överens i huvudsak, men att segdragna förhandlingar ger att något avtalsdokument inte utfärdats när utförandet av prestationerna inleds. För det tredje är det vanligt inom linjefart att avtal om styckegodstransport sluts muntligt.⁶¹

⁵⁵ Sturley, *The Journal of International Maritime Law*, 2004, vol. 10 s 142.

⁵⁶ Gorton, *Shipbroking and Chartering Practice*, 2004 s 108.

⁵⁷ Jfr SjöL 14 kap. 5 §.

⁵⁸ Genom s.k. *riders* eller *slips*.

⁵⁹ Gorton, *Shipbroking and Chartering Practice*, 2004 s 107.

⁶⁰ Att parterna avtalar om skriftform för avtalsbundenhet förekommer vid helbefraktning. Se Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986 s 33.

⁶¹ Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982 s 48 och Hellner, *Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt*, första häftet, *Särskilda avtal*, 2010 s 163.

Då avtal om godsbefordran är konsensusavtal är avtalsmekanismen densamma som för avtal i allmänhet, dvs. den av avtalslagen⁶² givna anbud-accept modellen. Emellertid är många gånger avtalslagens regler dåligt lämpade för de praktiska förhållandena och i doktrin har därför framhållits att det är viktigt att dessa beaktas vid frågor som rör avtalets ingående.⁶³ Ett exempel på detta rör konossementet som många gånger utfärdas först efter ingånget avtal, då godset tagits omhand eller lastats på fartyget. Ofta förekommer här kompletteringar av avtalsinnehållet genom att bestämmelser tas in i konossementet. I praxis har detta tillägg accepterats som en del av avtalsinnehållet vilket kan bero på att förfarandet är vanligt förekommande och att parterna oftast är näringsidkare med branschkännedom. Däremot anses mottagaren av konossementet kunna reklamera om konossementet inte stämmer överens med det ursprungliga avtalet och det är då oklart om detta betyder att villkoret ersätts med vad som gällde enligt det träffade avtalet eller om nya förhandlingar måste upptas.⁶⁴

Avtal om styckegodstransport ingås i huvudsak vid linjetrafik och här är avtalsvillkoren i regel mer eller mindre stereotypa enligt de villkor och tariffer som transportören anger.⁶⁵ Detta har föranlett Grönfors att beskriva avtal om styckegodstransport som ett massavtal och för att här undslippa teoretiska och svårbegripliga resonemang angående anbud och accept tar Grönfors istället sikte på det normala förfarandet inom branschen och knyter tidpunkten för det bindande avtalets uppkomst till bokningen av skeppsrums alternativt den punkt när godset faktiskt omhändertas av transportören.⁶⁶ Vid befракtningsavtal förhåller det sig på annat sätt och här kan man urskilja tre faser; undersökningsfasen, förhandlingsfasen och uppföljningsfasen.⁶⁷ Utgångspunkten är i regel ett standardcerteparti som efter individuella förhandlingar anpassas i s.k. *riders* eller *slips*. Förhandlingarna kan delas upp i s.k. *main terms* som avser avtalets väsentliga punkter och efterföljande *details* som avser frågor av mindre betydelse.⁶⁸ Mot denna bakgrund beskriver Grönfors befракtningsavtalen som förhandlingsavtal där det naturligtvis står parterna fritt att komma överens vid vilken tidpunkt avtalsbundenhet uppstår, men om någon sådan överenskommelse inte finns kan man beskriva det som att avtalsslut sker genom en stegvis låsning av förhandlingspositionerna.⁶⁹

⁶² Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.

⁶³ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 45.

⁶⁴ Adlercreutz, Avtalsrätt II, 2010 s 80 och Grönfors, Inledning till Transporträtten, 1989 s 100.

⁶⁵ Grönfors, Marius 1980 nr 51 och Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 48.

⁶⁶ Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, 1993 s 48 ff.

⁶⁷ Jfr Gorton, Shipbroking and Chartering Practice, 2004 s 155, 159 och 168.

⁶⁸ Gorton, Shipbroking and Chartering Practice, 2004 s 159 f.

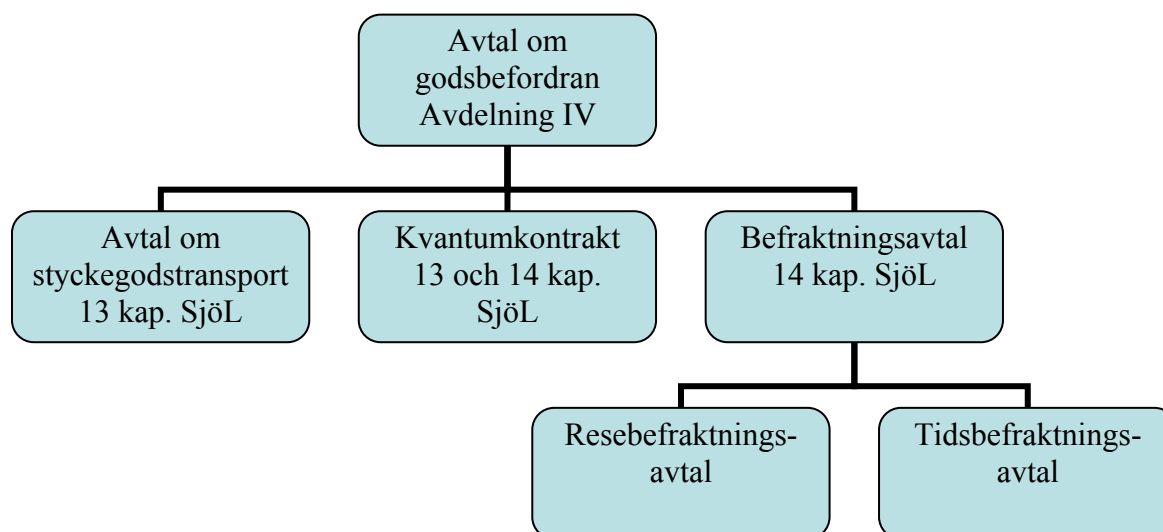
⁶⁹ Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, 1993 s 65, 74 ff.

2.1.3 Konklusion

Som framgått av kapitlet finns det inom sjötransportmarkanden en rik flora av avtalskonstruktioner som på ett eller annat sätt syftar till att åstadkomma förflyttning av gods. Uppdelningen i linjesjöfartsmarknad (linjefart) och trampmarknad (trampfart) är ur ett juridiskt perspektiv betydelsefull och det är i stort utifrån denna tudelning som den rättsliga regleringen angående avtal om styckegodstransport och befraktningensavtal är uppbyggd. Vid avtal om styckegodstransport ingås ofta avtalet utan individuella förhandlingar enligt de villkor som transportören anger. Den huvudsakliga dokumentationen består här av konossement eller andra bevis för avtalet såsom sjöfraktsedlar. Befraktningensavtalen utgör de dominerande avtalstyperna vid trampfart och är i högre utsträckning individuellt förhandlade avtal. Här är certepartiet det dominerande avtalsdokumentet. Faktorer som dessa utgör betydelsefulla element för den som vill förstå den rättsliga strukturen som introduceras i nästföljande kapitel. Kapitlet utgör ett avstamp inför den fortsatta utläggningen och är därför avsiktligt kortfattat.

2.2 Sjölagens indelning i avtal om styckegodstransport och befraktningensavtal

I sjölagen avdelning IV *Avtal om befordran*⁷⁰ ingår kapitel 13 *Om styckegodstransport*, vilket följs av kapitel 14 *Om befaktning av fartyg* och kapitel 15 *Om befordran av passagerare och resgods*. Mot bakgrund av uppsatsens syfte är det i denna kontext de två förstnämnda kapitlen som kommer att närmare belysas och som följande bild illustrerar:



⁷⁰ Som rubriken *Avtal om befordran* anger rör de avtalstyper som ingår under avdelningen förflyttning i rummet.

Som framgår kan avtal om godsbefordran enligt sjölagen delas in i de två huvudgrupperna avtal om styckegodstransport och befraktningssavtal. Reglerna om avtal om styckegodstransport i kapitel 13 gäller *avtal om sjötransport*⁷¹ och av definitionen av transportören såsom *den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss*⁷² betonas avtalets godscentrerade karaktär. Kapitel 14 är tillämpligt vid hel eller delbefraktning av fartyg. Genom definitionen av bortfraktare, som *den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan*,⁷³ framgår befraktningssavtalets fartygscentrerade karaktär. Med begreppet delbefraktning avses enligt samma paragraf befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller full last när certeparti används. En nydaning i förhållande till 1891 års sjölag är att delbefraktning också är möjligt inom området för tidsbefraktning, även om delbefraktning ansågs vanligast inom området för resebefraktning.⁷⁴ Resebefraktning och tidsbefraktning skiljs åt genom att frakten i det tidigare fallet beräknas per resa för att i det senare fallet beräknas per tid.⁷⁵ Det följer av att resebefraktning avser en eller flera bestämda resor, medan tidsbefraktning innebär att fartyget ställs till befraktarens disposition för transportändamål under en period.

Kvantumkontraktet intar en särställning då det utgör ett ramavtal som lagstiftningstekniskt återfinns i kapitel 14,⁷⁶ men som i förhållande till de enskilda resorna är underkastad reglerna i kapitel 13 om inte ett certeparti är utfärdat.⁷⁷ Kvantumkontraktet kan ringas in genom tre huvudkriterier. För det första ska transportåtagandet gälla förflyttning av en viss mängd gods, det finns emellertid inget krav på att mängden gods måste anges i kilogram eller volym. Det är fullt tillräckligt att avtalet avser exempelvis en årsproduktion. För det andra ska godset fördelas på flera resor under en angiven tid, denna behöver emellertid inte vara angiven i månader eller år utan kan också definieras som exempelvis den tid det tar att transportera ett malmlager med en viss hastighet. Avslutningsvis är en förutsättning för att ett kvantumkontrakt ska vara för handen att något speciellt fartyg inte utpekas i avtalet. Om så är fallet är det inte längre fråga om ett kvantumkontrakt utan om ett avtal om konsekutiva resor.⁷⁸ Ett sådant avtal är ett befraktningssavtal som avser ett visst antal resor som utförs efter

⁷¹ Sjöl 13 kap. 2 §.

⁷² Sjöl 13 kap. 1 §.

⁷³ Sjöl 14 kap. 1 §.

⁷⁴ Prop. 1993/94:195 s 265.

⁷⁵ Sjöl 14 kap. 1 §.

⁷⁶ Sjöl 14 kap. 42 §.

⁷⁷ Sjöl 13 kap 3 § 2 st.

⁷⁸ Prop. 1993/94:195 s 300.

varandra enligt ett befракtningsavtal avseende ett bestämt fartyg och här tillämpas reglerna angående resebefraktning om inte annat har angetts i certepartiet.⁷⁹

Sammanfattningsvis är sjölagens reglering av avtal om godsbefordran uppdelad i två kapitel. Mot bakgrund av vad som konstaterats i det tidigare kapitlet framstår uppdelningen som naturlig. Att pressa samman en rad avtalskonstruktioner som tar sikte på skilda företeelser där skilda behov gör sig gällande är knappast god lagstiftningsteknik. Så har emellertid inte alltid varit fallet och för att förstå relationen mellan avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal samt gränsdragningen däremellan är en historisk tillbakablick betydelsefull. Sjötransporträtten har en mångtusenårig tradition, men i nästföljande kapitel är det inte nödvändigt att gå så långt tillbaka i tiden för att illustrera hur sjölagen gått från ett fartygscentrerat perspektiv till en uppdelning i ett godscentrerat och ett fartygscentrerat kapitel.

2.3 En fartygscentrerad utgångspunkt

Vid lufttransporter och landtransporter är utgångspunkten av tradition att det finns en lastägare som behöver få sitt gods transporterat. Fokus i avtalet ligger därför på föremålet för transport, dvs. godset. Den godscentrerade karaktären återspeglas i regleringen där det exempelvis angående internationella transporter på väg framgår av *konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg* (CMR)⁸⁰ artikel 1.1 att konventionen *apply to every contract of goods by road in vehicles for reward* och på samma sätt framgår av lagen om inrikes vägtransporter (VTL)⁸¹ 1 § 1 st. att lagen är *tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige*. Inom sjötransportområdet är historiskt utgångspunkten den motsatta. Här står medlet för transporten traditionellt i centrum för avtalet, dvs. fartyget. Detta kan illustreras av den inledande bestämmelsen i 1891 års sjölag kapitel 5 *Om befordran av gods*:

”Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren.

*Resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid. Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbebefraktning.”*⁸²

⁷⁹ Jfr prop. 1993/94:195 s 265.

⁸⁰ *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956)*. Se Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

⁸¹ Lag (1974:610) om inrikes vägtransporter.

⁸² 1981 års SjöL 71 §.

Efter tysk modell betraktades rättsförhållandena här med utgångspunkt i fartygets ägare, bortfraktaren (verfrachter). Bortfraktaren bortfraktar fartyget till en befraktare (befrachter), som i sin tur kan bortfrakta fartyget. Den ursprunglige befraktaren blir då – utan att äga fartyget - bortfraktare i rättsförhållandet till den nytilkomne befraktaren. Det kan uttryckas som att det första befraktningsavtalet utgör huvudfraktavtalet vilket följs av ett underfraktavtal.⁸³ Här kan långa kedjor av befraktningsavtal uppstå som avgör vem som i slutändan kommer att disponera fartyget för transport av gods. Detta tankemönster bygger på att fartyget står i centrum för avtalet och att godsets resa självklart sammanfaller med fartygets resa i ett ”gemensamt äventyr”. Föreställningen har präglat sjörätten i flera avseenden och som exempel tar Grönfors det faktum att fraktavtalet oftast utpekar ett bestämt fartyg, ursäktsgunden nautiskt fel⁸⁴ som bygger på tanken att fartyget är redarens insatts i det gemensamma äventyret samt den mångtusenåriga principen om gemensamt haveri⁸⁵. Utifrån perspektivet att godset och fartygets resa sammanfaller är det lätt att förstå varför Grönfors anger resebefraktningsavtalet som “moder” till senare typer av fraktavtal.⁸⁶ I linje med detta utpekas, det som senare kom att utvecklas till den självständiga avtalstypen avtal om styckegodstransport, styckegodsbefraktning (stückgütervertrag) som en specialform av resebefraktning (chartervertrag) där skillnaden är att avtalet i det förstnämnda fallet avsåg särskilt gods för att i det senare fallet avse ett helt fartyg eller del av fartyg, exempelvis ett lastrum.⁸⁷

Ur ett historiskt perspektiv har det således funnits en strävan att hålla samman avtal om godsbefordran som en enhetlig avtalstyp.⁸⁸ Det var dock inte avsikten av en ambition att skilja de godscentrerade avtalen från de fartygscentrerade avtalen som avhöll lagstiftaren från detta. Tvärtom ägnade de nordiska sjölagkommittéerna på 1920-talet mycket uppmärksamhet åt sådana gränsdragningsförsök. Ett förslag gick ut på att låta det särskiljande kriteriet vara godsets art. Här framfördes att språkligt innebar ”styckegods” sådant gods där varje parti utgör ett stycke för sig som kan mätas, vägas eller räknas utan att utgöra en hel last. Ett annat förslag tog sikte på utformningen av avtalet i sig och huruvida det gav uttryck för

⁸³ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 20. Det samma kan med en modernare terminologi uttryckas som att fartyget vidarebefraktas.

⁸⁴ Se SjöL 13 kap. 26 § 1p.

⁸⁵ Se SjöL 17 kap.

⁸⁶ Grönfors, Marius 1980 nr 51 s 11.

⁸⁷ Grönfors, Marius 1980 nr 51 s 7 ff.

⁸⁸ Prop. 1993/94:195 s 136. I Hjalmar Hammarskjölds avhandling *Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder* från 1886 behandlas fraktavtalet som en enhet och enbart i not 3 på sidan 49 konstaterar författaren att bara styckegodstransporten förefaller fullt motsvara det vanliga fraktavtalet, medan hel och delbefraktning har en tillsats av saklega. Se Hammarskjöld, *Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder*, 1886 s 49. Jfr Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986 s 109.

hyra av ett fartyg eller försändelse av ett kolli. Ytterligare ett förslag var att urskilja parternas avsikt genom dokumentationen av avtalet eftersom det vid godscentrerade avtal som regel inte förelåg något certeparti. Vidare diskuterades en gränsdragning med hjälp av linjefart respektive trampfart då godscentrerade avtal i regel återfanns inom ramen för linjefart. Avslutningsvis debatterades även möjligheten att dra en skiljelinje utifrån kvantiteten av lasten jämfört med transportmedlets lastkapacitet. Någon tillfredställande gräns lyckades de nordiska sjölagskommittéerna emellertid inte enas kring och gränsdragningsfrågan överlämnades därför åt rättstillämparen.⁸⁹ Först i och med 1994 års sjölag övergavs det enhetliga greppet och sjölagens reglering angående avtal om godsbefordran delades upp i två kapitel, ett godscentrerat (avtal om styckegodstransport) och ett fartygscentrerat (befraktningssavtal).

Att sjölagen gått från ett enhetligt fartygscentrerat perspektiv till en uppdelning i ett godscentrerat och ett fartygscentrerat kapitel kan förklaras av ett ökat behovet av särreglering. Som nästföljande kapitel visar är emellertid uppdelningen i hög grad ett resultat av internationell påverkan. Det finns därför all anledning att anlägga ett internationellt perspektiv för att tydliggöra motiven bakom särregleringen, men också för att visa hur de internationella konventionerna inom området drar gränsen mellan tvingade lagstiftning (avtal om styckegodstransport) och avtalsfrihet (befraktningssavtal). I utländskt material förekommer att man i detta syfte tar hjälp av begreppen *documentary approach*, *contractual approach* och *trade approach*⁹⁰ I denna uppsats används termerna dokumentmetoden, avtalsmetoden och handelsmetoden i samma syfte.

2.4 Särreglering för godscentrerade avtal

Under början av 1800-talet var den generella principen såväl inom common-law som civilrättsliga rättsordningar att transportören var ansvarig för transportskador om inte denne kunde visa att någon vårdslöshet inte bidragit till skadan och skadan berodde på; *inherent vice* (godsets inneboende egenskaper), *contributory negligence* (medvållande av transportkunden) eller *acts of God and of public enemies* (force majeure).⁹¹ Det innebar att transportören i stort bar ett strikt ansvar för transportskador.⁹²

⁸⁹ Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år, 1986 s 112 ff.

⁹⁰ Jfr Honka, Scope of application and freedom of contract, 2009 s 3 och Sturley, The Rotterdam Rules, 2010 s 27 ff.

⁹¹ Sturley, Journal of Maritime and Commerce, 1991, vol. 22, nr. 1 s 5 f.

⁹² I likhet med detta framgår redan av 1667 års svenska sjölag att sjötransportören är skyldig att i fråga om omhändertagandet av gods ”*vid väl överståndens resa åt sin rätte man oskatt och färdigt att tillställa låta, med mindre någon skada genom storm eller annor olycka, utan skepparens eller hans vållande, åkommen vore*”. Här

Ett nästintill strikt ansvar återfinns även i de svenska sjölagarna från 1864 och 1891.⁹³ Ansvar kom emellertid i praktiken att urholkas under 1800-talet, eftersom reglernas dispositiva karaktär möjliggjorde långtgående ansvarsfriskrivningar. Den berömde engelske sjörättsjuristen Lord Scrutton uttryckte det som att redaren till slut inte svarade för något annat än mottagandet av den rättidigt erlagda frakten.⁹⁴ Utvecklingen var emellertid inte densamma i alla delar av världen. I exempelvis USA godtog domstolarna inte avtal i vilket transportören friskrivit sig från ansvar på grund av vårdslöshet eller underlåtenhet att tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg.⁹⁵ Här antogs Harter Act 1893 som innebar en kompromiss mellan lastägare och redare där redarens möjligheter att friskriva sig från ansvar begränsades. Även andra länder kom att införa liknande nationella regleringar.⁹⁶

Den internationella utvecklingen under 1800-talet ledde således till att transportören i hög grad genom friskrivningar i exempelvis konossement kunde undslippa det strikta transportansvaret, samtidigt som skillnaderna i den sjötransporträttsliga regleringen på ett internationellt plan ökade. Dessa två utvecklingstrender var negativa för handeln. I det förra fallet eftersom den som importerade produkter riskerade att genom friskrivningsklausuler i det mottagna konossementet stå risken för transportörens försummelse, i det senare fallet eftersom splittrad reglering medför låg rättslig förutsägbarhet. Det blev med andra ord svårt att förutse vilka risker som importören måste räkna med och följaktligen också skydda sig mot. Som ordföranden i Internationella Handelskammarens konossementkommitté senare kom att förklara spelar det ur ett kommersiellt perspektiv inte så stor roll exakt hur ansvaret fördelas. Det viktigaste är att en gräns dras någonstans och att den är samma i alla länder för alla importörer.⁹⁷ Mot denna bakgrund tog den privata internationella sjörättsföreningen Comité Maritime International (CMI) initiativ till att utarbeta det som kom att resultera i Haag-reglerna och senare Haag-Visbyreglerna, vars främsta syfte var att stärka konossementets värde som omsättningspapper genom att trygga förvärvarens rätt att få ut godset eller en rimlig ersättning för detta enligt de uppgifter som fanns intagna i dokumentet.⁹⁸

framgår visserligen uttryckligen bara det tredje undantaget *force majeure*. Men även då de två övriga undantagen förelåg var inte transportören ansvarig. Jfr SOU 1990:13 s 72.

⁹³ SOU 1990:13 s 72.

⁹⁴ Enligt SOU 1990:13 s 73.

⁹⁵ På liknande sätt framgick av japansk lag att avtalsvillkor var ogiltiga om de innebar att redaren var fri från ansvar vid skada som denne själv orsakat eller skador som besättning eller anställda orsakat genom uppsåt eller grov oaktsamhet pg a. fartyget inte var sjövärdigt. Se Sturley, *Journal of Maritime and Commerce*, 1991, vol. 22, nr. 1 s 5 f.

⁹⁶ Sturley, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1991, vol. 22, nr. 1 s 10 ff.

⁹⁷ Enligt Sturley, *The Rotterdam Rules*, 2010 s 3 f.

⁹⁸ Prop. 1993/94:195 s 133 ff.

2.4.1 Haag-Visbyreglerna

När CMI höll sin första konferens efter första världskriget i Antwerpen 1921 diskuterades en allmän ”Code of Affreightment”.⁹⁹ Stödet för att reglerna borde omfatta konossement, men inte fraktavtal under certepartier var emellertid brett. Vid CMI:s konferens året därpå i London uttryckte den danske redaren A.P. Möller skillnaderna på följande sätt:

*“I am a tramp shipowner, and... my feelings are naturally coloured by my calling... I would also ask your pardon if in the following remarks I should make some criticisms... I would ask them to be attributed to the natural feeling of impatience of the man who is receiving medicine when there is nothing wrong with him.”*¹⁰⁰

Efter denna inledning förklarade Möller att det var allmänt känt att konossement utfärdade i linjetrafik är fulla av klausuler i liten text som ingen har tillräckligt bra syn för att läsa, eller tid att läsa. Därav hävdade han att handelsmän med rätta kan argumentera för att det inte finns någon egentlig avtalsfrihet vid avtal som ingås med konossement i linjefart och, så vitt han hade förstått det hela, var detta motivet för en reform. Därefter förklarade han att inom hans område, trampfarten, var situationen en helt annan:

*“Tramp shipping is done on the basis of free contract. The bill-of-lading is not the primary document; the primary document is the charterparty, and the charterparty is gone through by both parties and signed by both parties”.*¹⁰¹

Mot denna bakgrund nåddes en kompromiss i vilken redarna accepterade att ge upp avtalsfriheten när konossement utfärdats mot att avtalsfriheten behölls vid fraktavtal som dokumenterats genom certeparti. Den tvingande lagstiftningen var emellertid bara tvingande i en riktning och i de fall lastägaren var den starkare parten kvarstod möjligheten att förhandla fram bättre villkor än de som följde av den nya konventionen, Haag-reglerna. Den kompromiss som Haag-reglerna ger uttryck för innebär att dess tillämpningsområde definieras genom valet av transportdokument och metoden för att ringa in tillämpningsområdet kan därför beskrivas som dokumentmetoden. Haag-reglerna accepterades av de stora

⁹⁹ Sturley, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1991, vol. 22, nr. 1 s 22.

¹⁰⁰ Comité Maritime International, London Conference, October 1922, at 330 (Bulletin nr. 57), citat efter Sturley, *The Journal of International Maritime Law*, 2004, vol. 10 s 140.

¹⁰¹ Comité Maritime International, London Conference, October 1922, at 333 (Bulletin nr. 57), citat efter Sturley, *The Journal of International Maritime Law*, 2004, vol. 10 s 141.

sjöfartsnationerna och införlivades i svensk rätt 1936 genom ett nytt kapitel i sjölagen samt konossementslagen¹⁰².

Genom Haag-reglerna uppnåddes emellertid inte den internationella enighet som eftersträvats. Bland annat innebar utvecklingen av nya lasthanteringsmetoder och systemtransporter att reglerna blev svåra att tillämpa. Det medförde att initiativ togs för att med ett minimum av ändringar övervinna de brister som identifierats i Haag-reglerna.¹⁰³ Arbetet resulterade i Visbyprotokollet 1968 (därav Haag-Visbyreglerna) som införlivades i sjölagen 1973.¹⁰⁴ Av Haag-Visbyreglerna framgår av definitionen av ”*fraktavtal*” att begreppet *avser endast fraktavtal varom upprättats konossement eller liknande åtkomsthandling angående godsbefordran till sjöss*.¹⁰⁵ Angående fraktavtal där certeparti används är konventionen inte tillämplig, *men om konossement utfärdas då fartyget befraktas enligt certeparti, är de underkastade villkoren i denna konvention*.¹⁰⁶ Detta följs av andra momentet av definitionen av fraktavtal som anger, *därunder inbegripet konossement eller liknande handling som utfärdats enligt certeparti, från det åtkomsthandlingen reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och handlingens innehavare*.¹⁰⁷ Det innebär att i de fall tvist uppstår mellan de ursprungliga parterna enligt ett fraktavtal där ett certeparti är ingånget så är Haag-Visbyreglerna inte tillämplig, men om ett konossement eller liknande handling har utfärdats och överlämnats till tredjeman så tillämpas Haag-Visbyreglerna i förhållandet mellan bortfraktaren och tredjeman.

2.4.2 Hamburgreglerna

Haag-reglerna bygger på en kompromiss utarbetad av näringslivets intressenter företrädevis från de stora industriländerna. Genom Visbyprotokollets måttliga förändringar

¹⁰² Lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

¹⁰³ SOU 1990:13 s 74.

¹⁰⁴ SOU 1990:13 s 77.

¹⁰⁵ SOU 1990:13, bilaga 1, HVR art. 1(b). Av utländsk doktrin framgår att detta inte ska tolkas som att konventionen bara omfattar sådana avtal där ett konossement eller annat negotiabelt dokument utfärdats. Inte minst följer det av HVR art. 3 p. 3, enligt vilket bortfraktaren, hans befälhavare eller agent på avlastarens begäran ska utfärda ett konossement efter att godset tagits emot. Om konventionen inte är tillämplig före konossementet utfärdats skulle artikeln inte tjäna något syfte. Därav följer av utländsk praxis att konventionen ansetts tillämplig på avtal där avlastaren haft rätt att kräva ett konossement, även om avlastaren de facto valt att inte begära utfärdandet av ett konossement och något sådant inte heller utfärdats. Se Harris, *Contract for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, 2010 s 262. Det beror på att konossementet, som framgått, inte nödvändigtvis utgör avtalet, utan bara är det bästa beviset för ett sådant, och att vad parterna kommit överens också innefattar vad som framgår av bokningsnota, tariffer, transportörens annonsering och annan relevant tolkningsdata. Se Tetley, *Marine Cargo Claims*, 2008 s 21. I linje med detta har inte heller konventionen ansetts tillämplig på muntliga avtal där certeparti avsetts. Se Tetley, *Marine Cargo Claims*, 2008 s 22 och det där refererade rättsfallet *Canada Steamship Lines Ltd. v. Desgagné* [1967] 2 Ex. C.R. 234 s 243.

¹⁰⁶ SOU 1990:13, bilaga 1, HVR art. 5 st. 2.

¹⁰⁷ SOU 1990:13, bilaga 1, HVR art. 1(b).

bibehölls i stort den tidigare riskfördelningen, vilket resulterade i att framförallt utvecklingsländer ansåg att systemet konserverade ett äldre rättssystem som missgynnade dem eftersom de saknade egna handelsflottor.¹⁰⁸ En bidragande faktor till det upplevda reformbehovet var även att transportmarknaden i betydande grad utvecklats och i linje med detta framhölls från nordiskt håll att en översyn av det sjötransporträttsliga regelverket var önskvärt för att uppnå en större överensstämmelse med utvecklingen inom andra transportslag.¹⁰⁹

Mot denna bakgrund utvecklades inom ramen för FN:s regi en konvention som tog sikte på förhållandena vid linjefart. I likhet med sina föregångare var ambitionen att skapa ett internationellt enhetligt regelverk.¹¹⁰ Som dess titel anger, *1978 års FN-konvention om sjötransport av gods* (Hamburgreglerna), tar konventionen inte sikte på avtal uttryckta i konossement utan på godscentrerade transportavtal generellt. Avgörande för konventionens tillämpningsområde är avtalet i sig och den valda gränsdragningsmetoden kan därför beskrivas som avtalsmetoden. Det avtal som konventionen omfattar, ”*avtal om sjötransport*”, är *ett avtal varigenom transportören mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods från en hamn till en annan*.¹¹¹ Eftersom fokus ligger på åtagandet att transportera och inte genomförandet av transporten skiljer konventionen på transportör såsom *den som med en avsändare har träffat ett avtal om sjötransport av gods eller den i vars namn ett sådant avtal har träffats*¹¹² och undertransportör såsom *den till vilken transportören har givit i uppdrag att utföra transporten av gods eller en del av den och omfattar varje annan person till vilken sådant utförande uppdragits*¹¹³.

Den breda definitionen av avtal om sjötransporter riskerade emellertid att i flera rättsordningar omfatta avtal som tidigare varit föremål för avtalsfrihet (dvs. befraktningsavtal).¹¹⁴ Därför gjordes i konventionens tillämpningsområde undantag för certeparti och i likhet med Haag-Visbyreglerna framgår att *om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid konventionens bestämmelser tillämpas på konossementet om detta bestämmer rättsförhållandet mellan transportören och annan innehavare av konossementet än avsändaren*.¹¹⁵ I Hamburgreglerna anges därmed det generella tillämpningsområdet genom avtalsmetoden, medan undantaget definieras med hjälp av

¹⁰⁸ Prop. 1993/94:195 s 139.

¹⁰⁹ Prop. 1993/94 s 139.

¹¹⁰ Jfr SOU 1990:13, bilaga 2, HR art. 3.

¹¹¹ SOU 1990:13, bilaga 2, HR art. 1.6.

¹¹² SOU 1990:13, bilaga 2, HR art. 1.1.

¹¹³ SOU 1990:13, bilaga 2, HR art. 1.2.

¹¹⁴ Jfr Ramberg, *The American Journal of Comparative Law*, 1979, vol. 27 s 403.

¹¹⁵ SOU 1990:13, bilaga 2, HR art 2.3.

dokumentmetoden. Från konventionens tillämpningsområde undantas även avtal om framtida transport av gods fördelat på flera resor. Konventionen är detta fall tillämplig på varje enskild resa om inte ett certeparti är ingånget.¹¹⁶

2.4.3 Sjölagen

Under senare delen av 1900-talet ökade världshandels inriktning mot bearbetade industrivaror och därmed ökade också andelen godscentrerade transporter i linjefart, där värden som regelbundenhet och snabbhet kom att få allt större betydelse. En bidragande faktor till denna utveckling var ”containerrevolutionen” som innebar förändrade lasthanteringsmetoder och en kraftig ökning av transportavtal som även omfattade landsträckor, dvs. godscentrerade transporter som genomförs med flera transportslag (multimodala transporter). Denna kommersiella utveckling innebar ett växande behov av en godscentrerad sjötransporträttslig reglering som, likt Hamburgreglerna, närmade sig den godscentrerade regleringen för andra transportslag.¹¹⁷ Hamburgreglerna fick emellertid inte något genomslag bland de större sjöfartsnationerna. I Sverige var sjölagsutredningen emellertid positiv till Hamburgreglerna, då konventionen ansågs rättspolitiskt och rättstekniskt stämma väl överens med utvecklingen inom sjötransportområdet.¹¹⁸ Exempelvis hade konossementet som bärare av godset minskat i betydelse eftersom andra former av avtalsdokument som sjöfraktsedlar användes i allt större uträkning för att inte riskera att godset kommer fram före konossementet.¹¹⁹ Dessutom hade behovet av konossementet för att säkerställa betalning och kredit vid köpavtal minskat, dels därför att detta numera gick att ordna på annat sätt, dels därför att många transporter numera genomfördes inom ramen för ett företag eller en koncern.¹²⁰ Det fanns alltså goda skäl för att överge dokumentmetoden till förmån för avtalsmetoden, men det ansågs inte tillrådligt att tillträda konventionen innan denna fått genomslag bland Sveriges handelspartners. Istället valdes en nordisk mellanväg som innebar att 1994 års sjölag utformades så att den i möjligaste mån överensstämde med Hamburgreglerna, utan att Sverige för den sakens skull åsidosatte sina åtaganden enligt Haag-Visbyreglerna.¹²¹

Från att lagstiftningstekniskt betraktas som en särskild form av resebefraktning infördes därför ett samlat regelverk i sjölagen för avtalstypen avtal om styckegodstransport i kapitel 13 under inflytande av Hamburgreglerna och mot bakgrund av det upplevda behovet av en

¹¹⁶ SOU 1990:13, bilaga 2, HR art. 2.4. jfr sjölagens kvantumkontrakt.

¹¹⁷ Prop. 1993/94:195 s 136 ff.

¹¹⁸ Prop. 1993/94:195 s 142.

¹¹⁹ Ett resultat av allt snabbare fartyg och ökade lagerkostnader.

¹²⁰ Prop. 1993/94:195 s 152.

¹²¹ Prop. 1993/94:195 s 144 f. Huruvida så är fallet har ifrågasatts av Tiberg i SvJT 1995 s 325.

reglering anpassad efter förhållandena inom den moderna linjefarten,¹²² medan reglerna angående befraktningsavtal samlades i kapitel 14. 1994 års sjölag innebar därför att den tidigare strävan att hålla samman avtal om godsbefordran som en enhetlig avtalstyp till sist övergavs som ett resultat av den kommersiella utvecklingen. Gränsdragningen mellan kapitel 13 och 14 är emellertid problematisk. Det framgår av Del II som utgör uppsatsens kärna och där syftet är att beskriva hur man rättsligt kan avgöra om ett avtal om styckegodstransport eller ett befraktningsavtal är förhanden.

¹²² Det bör dock betonas att kapitel 13 inte innehåller några bestämmelser som är begränsade till enbart linjefart.

3 Del II - Gränsdragningen

Att tydliggöra gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befaktningsavtal är inte enbart en fråga av akademisk karaktär, utan kan tvärtom ha stor praktiskt betydelse för avtalets rättsföljder. Inte minst gäller det giltigheten av eventuella ansvarsfriskrivningar av den utförande parten eller åtaganden av den kontrakterande avtalsparten som går utöver vad som följer av de tvingande reglerna angående avtal om styckegodstransport i sjölagens kapitel 13. Men även i andra avseenden hanterar avtalstyperna liknande situationer på skilda sätt.¹²³

3.1 Avtalstyper

I denna uppsats står gränsen mellan olika avtalstyper i fokus. Då uppsatsen på ett teoretiskt plan så uppenbart utgår från föreställningen att avtalskonstruktioner kan delas in i avtalstyper finns det en poäng att ta avstamp i en allmän civilrättslig diskurs kring begreppet avtalstyp, vad det tar sikte på och varför man överhuvudtaget ska bemöda sig om att tala i termer av avtalstyper. Om inte annat är min bedömning att ett sådant avstamp ger en viss stadga åt uppsatsens efterföljande delar.

Inom civilrätten används begreppet avtalstyp som rubrik under vilket man kan sortera in avtal.¹²⁴ Den som utfäst sig att transportera ett godsparti från en punkt till en annan har förstås att göra detta, på samma sätt som den som hyr ut ett fartyg har att ställa fartyget till motpartens förfogande. Men det som skiljer avtalen åt och som motiverar en indelning i avtalstyper är inte dessa rättsföljder som följer direkt av avtalet, d v s. att transportera godset och att ställa fartyget till förfogande, utan snarare de rättsföljder som inte kan utläsas av avtalets omedelbara innehåll. Vad händer om exempelvis transportören går i konkurs, fartyget inte är sjövärdigt eller godset går förlorat? Sundberg delar mot denna bakgrund in avtalsinnehållet i det *egentliga avtalet* och *utbyggnadsnormer*. Det första begreppet syftar här på vad parterna tänkt, velat och kommit överens om. Medan utbyggnadsnormerna är alla de regler uttryckta i lagstiftning eller på annat sätt som inte utgör det egentliga avtalet.¹²⁵ Dessa bygger ut eller modifierar det egentliga avtalets innehåll och ger vägledning i situationer som kan uppstå som ett resultat av det egentliga avtalet, såsom vilka anspråk avsändaren kan göra gällande om transportören går i konkurs, fartyget inte är sjövärdigt eller godset går förlorat. Begreppet avtalstyp tar i denna uppsats sikte på utbyggnadsnormerna. Dessa kan fördelas i

¹²³ Se ovan 1 och det där angivna exemplet med not.

¹²⁴ Adlercreutz, Avtalsrätt I, 2011 s 31.

¹²⁵ Sundberg, SvJT 1961 s 11 ff.

grupper där varje grupp motsvarar en avtalstyp.¹²⁶ En sådan uppdelning sker genom att om en norm är tillämplig så kan också övriga normer inom gruppen vara det. En annan sak är att samhörigheten inom grupperna kan vara olika stark beroende på om normerna är dispositiva eller tvingande.¹²⁷

Avtalstypernas syfte kan ses mot bakgrund av det ovan sagda. Avtalets parter behöver i stort inte göra mycket mer än att komma överens om exempelvis ett köpavtal för att en grupp av utbyggnadsnormer ska bli tillämpliga. Uppfattas gruppen av utbyggnadsnormer som en välavvägd balans mellan parternas intressen slipper parterna därigenom att ödsla tid och kraft på att i det egentliga avtalet reglera alla de situationer som kan uppstå som en följd av det egentliga avtalet. På liknande sätt underlättas juristens och domstolens arbete genom att härledningen till en avtalstyp medför att utrymmet för den rättsliga argumentationen begränsas. Systemet med avtalstyper går därför att motivera ur ett rättsekonomiskt perspektiv.¹²⁸

I de fall normerna är tvingande, exempelvis vid konsumentköp, begränsas det tillåtna innehållet i det egentliga avtalet och utbyggnadsnormerna har då även en dirigerande funktion. Men också hela systemet med avtalstyper kan sägas ha en dirigerande funktion då det enligt Sundberg medför en strävan efter att i första hand härleda ett egentligt avtal till en redan etablerad avtalstyp, istället för att konstatera uppkomsten av en ny. Det beror kanske ytterst på de rättsekonomiska aspekterna, men också klassiska juridiska värden som förutsägbarhet och rättssäkerhet är sannolikt av betydelse.¹²⁹ Det medför att rättsordningen riskerar att inta en konservativ attityd där den historiska traditionen påverkar synen på nya avtalskonstruktioner.¹³⁰ Även denna uppsats är en del av denna konservatism, eftersom utgångspunkten är etablerade avtalstyper och gränsdragningen dem emellan. Således befäster uppsatsen i denna del den rådande ordningen. Att förespråka en ny avtalstyp för att det i vissa fall kan vara svårt att skilja mellan etablerade avtalstyper framstår emellertid som meningslöst.

¹²⁶ De utbyggnadsnormer som står i fokus i denna uppsats och som definierar avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal är sjölagens kapitel 13 och 14. Andra normer som handelsbruk och sedvana ingår i strikt bemärkelse i grupperna av utbyggnadsnormer, men mot bakgrund av uppsatsens syfte låter jag lagstiftningens utformning definiera avtalstyperna.

¹²⁷ Sundberg, SvJT 1961 s 21.

¹²⁸ Sundberg, SvJT 1961 s 19.

¹²⁹ Jfr Sundberg, SvJT 1961 s 19 f

¹³⁰ I äldre tider kunde denna konservatism medföra att avtal som svårligen gick att härleda till en etablerad avtalstyp antingen inte kunde tillmätas någon juridisk betydelse överhuvudtaget eller att normer som inte passade för det egentliga avtalet tillämpades. Detta ifrågasattes under 1800-talet under parollen att varje skyddsvärt intresse bör kunna bli föremål för rättsanktionerade dispositioner. Se Adlercreutz, Avtalsrätt I, 2011 s 32.

Om utbyggnadsnormerna, som mot bakgrund av uppsatsens syfte begränsats till dem som följer av sjölagen kapitel 13 och 14, definierar avtalstyperna är den efterföljande frågan hur man avgör om ett egentligt avtal omfattats av avtalstypen i fråga, dvs. motsvarar det egentliga avtalets innehåll rekvisiten som uppställs för att gruppen av utbyggnadsnormer ska vara tillämpbara. Även om språkbruket ofta är fullt tillräckligt för att konstatera vilken avtalstyp det egentliga avtalet ger uttryck för finns det en risk med att lägga allt för stor vikt vid detta i juridiska sammanhang. Ett exempel som illustrerar det sagda är lagen om näringsidkares avbetalningsköp¹³¹ 1 § 3 st., där det framgår att om ett avtal betecknats som uthyrning är det likvärt ett avbetalningsköp, om syftet är att ”hyrestagaren” ska bli ägare till varan. Här kan också hela det arbetsrättsliga komplexet angående anställningsavtal och uppdragsavtal tas som belysande exempel på att gränsdragningen mellan avtalstyper inte är avhängigt hur parterna valt att klassificera avtalskonstruktionen. Istället är gränsdragningen beroende av vad parterna faktiskt har avtalat om förhållandet dem emellan och här är omständigheter som ansvar för materialkostnad, arbetsledning och huruvida ersättningen är tids- eller prestationsbaserad av betydelse.¹³² Det utesluter visserligen inte att också parternas uppfattning av avtalets karaktär kan vara av betydelse.¹³³

3.1.1 Härledning till avtalstypen

En metod för att härleda ett egentligt avtal till en avtalstyp är vad som enligt Sundberg kallas den *klassiska metoden*. Här är utgångspunkten en analys av det egentliga avtalet i syfte att fastställa i vilken mån avtalet ger uttryck för en prestation som den väsentliga. Därefter härleds den väsentliga prestationen till den avtalstyp som utmärks av prestation.¹³⁴ Adlercreutz beskriver förfarandet på ett liknande sätt då han anser att avtalets innehåll först fastställs genom avtalstolkning för att därefter jämföras med vad som är typiskt för avtal hänförliga till den föreslagna avtalstypen och eventuellt med i lagstiftningen uppställda rekvisit.¹³⁵ Metoden som utgår från det egentliga avtalet kan kritiseras eftersom det innebär att ett egentligt avtal som befinner sig i gråzonen mellan två avtalstyper härleds till en avtalstyp oavsett vad den aktuella tvisten gäller. Därmed finns det en risk att en norm som i den faktiska situationen hade varit bättre lämpad att hantera den uppkomna situationen inte är tillämplig, eftersom det egentliga avtalets väsentliga prestation ger att en grupp av

¹³¹ Lag (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl.

¹³² Glavå, Arbetsrätt, 2001 s 77 f.

¹³³ AD 1983:89.

¹³⁴ Jfr Sundberg, SvJT 1961 s 28 f.

¹³⁵ Adlercreutz, Avtalsrätt II, 2010 s 22 och s 49.

utbyggnadsnormer aktualiseras som inte omfattar normen i fråga. Metoden riskerar därför att medföra en viss ”stelhet” i rättstillämpningen. Dessutom är det inte alltid självklart vari det egentliga avtalets väsentliga prestation ligger. Begreppet är subjektivt och det är möjligt att avtalets parter har skilda åsikter i frågan. I denna uppsats tjänar den klassiska metoden och dess fokus på den väsentliga prestationen likväl som ett verktyg för att skilja avtal om styckegodstransport och befaktningsavtal åt. Inom ramen för denna uppsats har därför metoden en pedagogisk poäng, oavsett vad man tycker om metoden som sådan i övrigt.

Om man enligt den klassiska metoden utgår från att den väsentliga prestationen är avgörande för härledningen av det egentliga avtalet till en viss avtalstyp återstår att avgöra vilken som är den väsentliga prestationen. Detta är oproblematiskt i de situationer avtalet är ”rent” i den bemärkelsen att parternas åtaganden består av en väsentlig prestation som tydligt kan härledas till en grupp av utbyggnadsnormer. Typexemplet är ett köpavtal där leveranslöftet (att leverera vad, när och hur) utgör avtalets kärna¹³⁶ och därför definierar den väsentliga prestationen. Därefter kan köpavtalet delas in beroende på partsställning (konsument eller näringsidkare), objekt (lös eller fast egendom) eller formen för penningprestation (kontantbetalning eller avbetalning) för att nämna några exempel. Svårare är det i de fall där det egentliga avtalet innehåller flera prestationer som var för sig är härledbara till skilda avtalstyper, eller där någon etablerad avtalstyp som tar sikte avtalets väsentliga prestation inte finns.

3.1.2 Avtal i gränslandet

Gränsdragningen mellan olika avtalstyper är inte alltid självklar och det finns gott om situationer där frågan vilken avtalstyp ett egentligt avtal bör härledas till ställs på sin spets, exempelvis vid blandade avtal. Med blandade avtal menas avtal som innehåller en väsentlig prestation som kan härledas till mer än en avtalstyp eller ett avtal vars huvudprestation består av flera olika prestationer hänförliga till skilda grupper av utbyggnadsnormer. Om det egentliga avtalet har en sådan karaktär står tre alternativ till buds. Det första alternativet är att dela upp det egentliga avtalet i flera avtal, det andra att uppställa en ny avtalstyp – ett avtal sui generis - och det tredje att subsumera, dvs. härleda, det egentliga avtalet i sin helhet till en av avtalstyperna i fråga.¹³⁷

Att dela upp avtalet och härleda dess delar till skilda avtalstyper är möjligt när avtalet består av flera tydliga väsentliga prestationer, nackdelen är emellertid de svåra

¹³⁶ Jfr Grönfors, *Avtalsgrundande rättsfakta*, 1993 s 35.

¹³⁷ Sundberg, *SvJT* 1961 s 27.

gränsdragningsproblem som riskerar att följa av uppdelningen. Fördelen med att tillmäta ett avtal karaktären av avtal sui generis är att det minskar den tidigare beskrivna ”stelheten” i rättstillämpningen genom möjligheten att anpassa ett avtals rättsföljder efter de behov och de förutsättningar som följer av avtalet.¹³⁸ Men tar man hänsyn till alla de varianter av avtal som förekommer riskerar emellertid antalet avtal sui generis enligt Hellner att bli oövervinnligt stort.¹³⁹ Dessutom riskerar det att bryta sönder strukturen av avtalstyper och därigenom minska de rättsekonomiska vinster och den förutsägbarhet som systemet kan ge. I praxis har inte heller metoden fått något större genomslag vilket kan bero på en ovilja från domstolarnas sida att tillämpa regler som inte kommer till uttryck i parternas egentliga avtal och som inte heller följer av en härledning till befintliga avtalstyper.¹⁴⁰

En metod som däremot oftare tycks har kommit till användning är den tredje, att subsumera avtalet i sin helhet till en befintlig avtalstyp. Det innebär att avtalets prestationer viktas mot varandra och den prestation som här väger tyngst blir utslagsgivande för avtalets karaktär.¹⁴¹ Från området utanför sjötransporträtten kan som exempel tas NJA 2001 s 138 där en privatperson ingått ett blandat avtal om köp och montering av en värmepanna. Frågan gällde huruvida regler angående köp eller tjänst skulle tillämpas på avtalet, vilket var av betydelse eftersom köpreglerna innebar att fel preskriberades redan efter två år, medan fel vid tjänst preskriberades först efter tio år. Avgörande var en helhetsbedömning som gav att köpreglerna var tillämpliga på det egentliga avtalet, då kostnaden för värmepannan var väsentligt högre än kostnaden för installationen. Därtill hade monteringsarbetet inte varit av särskilt kvalificerat slag eller krävt någon avancerad specialutrustning. Dessutom var värmepannan även efter installationen lätt att demontera. I rättsfallet konstaterades emellertid att det i vissa fall är befogat att dela upp ett blandat avtal. Så var inte fallet här eftersom avtalet omfattade leverans och installation till ett gemensamt pris, domstolen uttryckte dessutom att viss försiktighet med en uppdelning bör iakttas på grund av de problem som kan uppstå vid fastställande av orsakssamband och beräkning av prisavdrag.¹⁴²

3.1.3 Konklusion

Det som i detta sammanhang definierar begreppet avtalstyp är de grupper av utbyggnadsnormer som är tillämpliga på ett egentligt avtal. Begreppet avtalstyp tar därmed

¹³⁸ Sundberg, SvJT 1961 s 27.

¹³⁹ Hellner, Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, första häftet, Särskilda avtal, 2010 s 24.

¹⁴⁰ Jfr Sundberg, SvJT 1961 s 26.

¹⁴¹ Jfr Adlercreutz, Avtalsrätt I, 2011 s 32 och Sundberg, SvJT 1961 s 20.

¹⁴² Jfr prop. 1989/90:89 s 64 ff. angående den numera ändrade 2 § i konsumentköplag (1990:932).

sikte på det rättsliga normsystemet. Fokus i uppsatsen ligger på gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningssavtal enligt sjölagen, därför är det inom ramen för uppsatsen tillräckligt att låta de normpaket som följer av sjölagen utgöra de utbyggnadsnormer som särskiljer avtalstyperna. Enligt ovan förda resonemang kan kopplingen mellan det egentliga avtalet och utbyggnadsnormerna beskrivas som en överensstämmelse i ”väsentlig prestation”. Vad som utgör denna väsentliga prestation är emellertid inte alltid självklart, men utgångspunkten är i vart fall att härledningen av en avtalskonstruktion till en grupp av utbyggnadsnormer inte är avhängigt vad parterna själva valt att kalla sitt egentliga avtal, utan vad det egentliga avtalet de facto ger uttryck för. Ett hyresavtal är lika mycket ett hyresavtal även om avtalets parter kallar det ”köpavtal” och på samma sätt bör man utgå från att ett avtal om styckegodstransport är ett avtal om styckegodstransport, oavsett om parterna valt att kalla avtalet för ett ”befraktningssavtal”. Som senare delar av uppsatsen kommer illustrera är emellertid gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningssavtal svår att dra och vad parterna själva kallar sitt egentliga avtal är därför av stor betydelse vid en härledning av ett egentligt avtal till avtalstypen.

3.2 Avtal om styckegodstransport

3.2.1 Avtalets väsentliga prestation

Avtal om styckegodstransport är ett transportavtal. Eftersom transportören utan att vara anställd utför ett arbete åt transportkunden kan transportavtal i sin tur klassificeras som ett uppdragsavtal. Det för transportavtal särskiljande draget gentemot andra uppdragsavtal ligger i prestationen. I ett transportavtal är avtalets kärna transportlöftet som innebär att transportören åtar sig att fortskaffa och vårda godset.¹⁴³ För denna prestation erhåller transportören vederlag i form av frakt. Transportavtalets väsentliga prestation är således att få till stånd en förflyttning av ett objekt från en punkt till en annan och fokus ligger här på godset. I transportlöftet ingår en rad moment och för tydliggörandet av dessa kan det vara pedagogiskt att ta hjälp av Grönfors terminologi, som inte är begränsad till avtal om styckegodstransport utan avser transportavtal generellt, och dela upp transportlöftet i momenten; *mottagningserkännande*, *utlämningslöfte*, *fortskaffningsplikt*, *plikt till rätttidig uppfyllelse*, *vårdplikt* och *särskilda uppgifter*. Dessa moment innebär förutom att transportera godset från punkt A till B, att redovisa att godset tagits emot, vårda detta under transporten, se

¹⁴³ Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, 1993 s 100.

till att godset kommer fram inom avtalad tid samt att lämna ut det samma på bestämmelseorten till en behörig mottagare. Utöver dessa prestationer ingår många gånger också att lämna uppgifter i transportdokument, angående exempelvis vikt, mått och eventuella defekter.¹⁴⁴ För fullgörandet av transportlöftet erhåller transportören vederlag i form av frakt, men även moment som att avlämna och ta emot godset och ge information utgör prestationer som åligger transportörens motparter.

Genom avtalets väsentliga prestation – transportlöftet - kan transportavtal skiljas från andra avtal. Det sagda kan illustreras med ett exempel från Göteborgs tingsrätt den 14 februari 2000.¹⁴⁵ I tvisten angående en lastskada invände transportören att det förelåg rättegångshinder pga. en skiljeklausul som intagits i ett avtal med benämningen ”*Fraktavtal*”, vilket transportören ansåg utgjorde det aktuella transportavtalet. Avtalet reglerade samarbetet mellan parterna på en sträcka och innehöll bl.a. bestämmelser om frakter, samråd, dokument, transportansvar, avtalstid, giltighet och tvister. Domstolen fann emellertid att avtalet inte var att betrakta som ett transportavtal eftersom avtalet inte rörde befordran av visst gods. Istället var det att anse som ett samarbetsavtal som reglerade avtalsparternas kommersiella förhållande i stort. Det ”egentliga” transportavtalet hade enligt domstolen ingåtts först när godset avlämnats för transport och då ingen skiljedoms klausul återfanns i detta avtal avvisades invändningen angående rättegångshinder. Det var med andra ord först i samband med att godset avlämnades som transportlöftet givits.

En viktig distinktion är i förhållande till andra former av avtal som också innehåller moment som består i att egendom förflyttas, utan att det för den sakens skull är fråga om ett transportavtal där den väsentliga prestationen är transportlöftet. I detta sammanhang kan nämnas förflyttningar som enbart utgör ett obetydligt led i fullgörandet av andra prestationer, exempelvis entreprenader. Ytterligare exempel på förflyttningar av gods som i detta sammanhang faller utanför ramen för transportavtal är avlastning. Även om kranföraren som lyfter av en container från ett fartyg visserligen gör detta som ett led i ett transportavtal, räknas avlastningen traditionellt inte som ett transportavtal i sig utan som godshantering. Med företagsekonomiska termer kan man här dra en skiljelinje mellan det som kallas för intern transport och extern transport, där det senare men inte det förra i juridisk bemärkelse utgör en transport eftersom förflyttningen har en inte helt obetydlig utsträckning.¹⁴⁶

¹⁴⁴ Grönfors, Inledning till transporträtten, 1989 s 56 ff.

¹⁴⁵ ND 2000 s 6.

¹⁴⁶ Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år, 1986 s 94 f. Jfr prop. 1974:33 s 63.

3.2.2 Sjölagen

Vid lagtolkning kan hänsyn tas till lagens rubriker¹⁴⁷ och rubriken till kapitel 13 lyder ”*Om styckegodstransport*”. Någon legaldefinition av begreppet framgår inte av lagtexten. Som tidigare framhållits innebär begreppet styckegods exempelvis konsumtionsvaror och maskiner förpackade i emballage. En inledande fråga som följer av kapitlets rubrik är därför huruvida kapitlets tillämpningsområde är begränsat till att bara gälla styckegods i snäv bemärkelse och inte sådant gods som normalt transporteras löst i fartygets lastrum, bulklast. Frågan är central då även typisk bulklast som spannmål, malt och kreatursfoder kan delas upp i mindre enheter, s.k break-bulk, för att därefter transporteras förpackat i containrar.¹⁴⁸ Andra exempel på vad som inte med självklarhet utgör styckegods enligt Hellner är balar pappersmassa eller balar plywood.¹⁴⁹ Av lagens förarbeten följer ingen motivering av valet av rubricering eller någon precisering av begreppet.

Av intresse i detta sammanhang är däremot det svenska principavgörandet Svaneholm ND 1967 s 325 då det tas som exempel i lagens förarbeten på gränsdragningen mellan transportavtal och befraktningsavtal.¹⁵⁰ Ett rederi hade här ingått avtal om att närmast som fyllnadsgods ta med typisk bulklast i form av tre partier majs. I en bokningsnota framgick vissa hävningsgrunder samt en hänvisning till konossementet som innehöll ytterligare hävningsgrunder såsom ”*varje omständighet som medförde risk för fartygets fördröjning*”. Då det framkommit att väntetiden i lastningshamnen kunde beräknas till tio dagar hade rederiet hävt avtalet med stöd av den refererade klausulen, eftersom väntetiden allvarligt skulle fördröja fartygets seglingsplan som linjefartyg. Motparten invände här att konossements hävningsklausul bara kunde gälla styckegods och inte så typiska bulkvaror som majs. Hovrätten gjorde emellertid en helhetsbedömning och konstaterade att det rörde sig om linjefart eftersom fartyget följde ett fastställt seglingsprogram och att för linjefarten typiska dokument använts. Därefter konstaterade Hovrätten att rederiets intresse av att motverka att fartyget inte kan följa det uppställda seglingsprogrammet är detsamma oavsett om lasten utgör styckegods eller bulklast och sammanfattningsvis var därför hävningsklausulen i konossementet tillämplig.

Rättsfallet är visserligen från tiden innan 1994 års sjölag trädde i kraft, men visar likväl att godsets art i form av styckegods eller bulklast inte är avgörande för härledningen till

¹⁴⁷ Peczenik, Vad är rätt?, 1995 s 336.

¹⁴⁸ Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år, 1986 s 116.

¹⁴⁹ Hellner, Essays in honour of Hugo Tiberg, 1996 s 339.

¹⁵⁰ SOU 1990:13 s 83.

avtalstypen.¹⁵¹ Som tidigare framgått är bruket att definiera godscenterade fraktavtal som styckegodsbefraktning (stückgütervertrag) historiskt betingat. Om syftet var att genom rubriken till kapitel 13 åstadkomma en förändring av det rättsläge som framgår av Svaneholm är det rimligt att detta borde ha kommit till uttryck i lagens förarbeten. Snarare finns det i detta sammanhang anledning att uppmärksamma Lagrådets allmänna invändning att den föreslagna rubriceringen av paragraferna i 1994 års sjölag ibland kan framstå som missvisande. Regeltekniken behölls trots invändningen då rubriceringarna i vart fall ansågs kunna ge en viss vägledning.¹⁵² Min bedömning är att det finns anledning att ta fasta på Lagrådets invändning även i förhållande till rubriceringen av kapitel 13 och se rubriken *Om styckegodstransport* som ett pedagogiskt verktyg, snarare än som en definition av kapitlets tillämpningsområde avseende godsslag, eftersom de godscenterade avtal som omfattas av kapitlet huvudsakligen avser styckegods. Att särskilja avtal om styckegodstransport från befraktningsavtal enbart genom godsets karaktär är således inte möjligt. Mot denna bakgrund har bl.a Hellner ifrågasatt om det inte hade varit mer logiskt tillfredsställande om kapitlets rubricering istället var *transportavtal* vilket kan ställas i motsatts till befraktningsavtal enligt kapitel 14.¹⁵³

Vidare följer av 13 kap. 2 § att bestämmelserna är tillämpliga på *avtal om sjötransport*. Någon legaldefinition framgår inte. Däremot hänvisar förarbetena till Hamburgreglerna¹⁵⁴ och i dess artikel 1.6 framgår att *avtal om sjötransport* avser:

... ett avtal varigenom transportören mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan; ett avtal som innefattar såväl sjötransport som transport med annat transportmedel skall emellertid anses som ett avtal om sjötransport enligt denna konvention endast såvitt avser sjötransporten; ”¹⁵⁵

Genom att tillämpningsområde i likhet med Hamburgreglerna är avhängigt avtalet tillämpas således avtalsmetoden. Av definitionen framgår att en förutsättning är att transporten sker mot betalning. Det är närmast att betrakta som en självklarhet, men här framgår också att transportåtagandet ska avse gods och transport till sjöss från en hamn till en annan. Innefattar avtalet transport som inte sker till sjöss är det således inget sjötransportavtal i denna del.¹⁵⁶ En

¹⁵¹ Jfr Johansson, *An Outline of Transport Law*, 2008 s 52 och Hellner, *Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt*, första häftet, *Särskilda avtal*, 2010 s 162.

¹⁵² Prop. 1993/94:195 s 132.

¹⁵³ Hellner, *Essays in honour of Hugo Tiberg*, 1996 s 337.

¹⁵⁴ Prop. 1993/94:195 s 210.

¹⁵⁵ SOU 1990:13, bilaga 2, HR 1.6.

¹⁵⁶ I förhållande till annan transporträttslig reglering är sjölagen kapitel 13 inte tillämpligt i de fall ett avtal är underkastat en internationell konvention om annan transport än sjötransport. Detta framgick tidigare direkt av

fråga som aktualiseras här är huruvida det av avtalet måste framgå att transporten ska ske till sjöss eller om det räcker att transporten faktiskt utförs till sjöss. I förhållande till syftet med denna uppsats där fokus ligger på gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befaktningsavtal är emellertid denna fråga av underordnad betydelse, eftersom det i dessa situationer torde stå klart att avtalet i vart fall avser transport till sjöss.¹⁵⁷ Genom definitionen av begreppet transportör såsom *den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss*¹⁵⁸ betonas avtalets godscenterade karaktär. Vidare framgår här att det inte är nödvändigt att transportören själv utför transporten och ett avtal i vilket själva transporten utförs av någon annan än den kontrakterade transportören är därmed likväl ett avtal om sjötransport. Den som i detta sammanhang utför transporten kallas för undertransportör.¹⁵⁹ Mönstret återfinns i Hamburgreglerna.

Det är inte självklart vad som avses med begreppet gods. Vid internationella konferenser har försök att ringa in begreppet ofta slutat med ett krasst konstaterande att ”*goods means goods*”.¹⁶⁰ Vid utformningen av Hamburgreglerna diskuterades begreppet ”goods” livligt. I samband med att det ifrågasattes huruvida konventionen tillräckligt tydligt angav att transportören inte ansvarade för normalt slitage på förpackningar framfördes ett förslag att skilja mellan engångsemballage och annat emballage, exempelvis containrar, där bara visst emballage skulle omfattas av begreppet gods. Tanken övergavs emellertid då det visade sig svårt att dra en gräns mellan olika typer av emballage och en sådan uppdelning riskerade att

1891 års SjöL 5 kap. 72 § 3 st., men paragrafen har inte ansetts nödvändig att behålla. Se prop. 1993/94:195 s 154. De fall då detta aktualiseras är främst vid järnvägstransport enligt det europeiska järnvägsfördraget av år 1961 (CIM) och CMR. Här gäller dessa konventioner mellan godsägaren och järnvägs- respektive lastbilstransportören. I avtal mellan de sistnämnda och en sjötransportör är emellertid sjölagen tillämplig.

¹⁵⁷ Problematiken är densamma även inom andra transportslag. VTL är enligt 1 § tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag. Här uttalade departementschefen i prop. 1974:33 s 62 att i en del fall är valet av transportmedel av underordnad betydelse för transportkunden och att valet av transportmedel därför överläts till fraktöraren. Det medför att det vid själva avtalstillfället kan vara oklart, vilka regler som gäller för transporten. I sådana situationer ansåg departementschefen att parterna får anses vara överens om att avtalet, om transporten faktiskt utförs med vägfordon, ska vara ett vägtransportavtal och underkastat de regler som gäller för sådana avtal, men om transporten sker med t.ex. flyg ska avtalet anses vara ett avtal om flygtransport och underkastat de regler som gäller för sådana transporter. Att däremot låta lagen bli tillämplig bara om parterna från början uttryckligen angett att transporten ska ske med lastbil ansågs inte överensstämmande med de rättspolitiska värderingar som låg till grund för lagstiftningen, eftersom det skulle medföra att transportören skulle kunna undgå att de tvingande bestämmelserna blir tillämpliga. Således angavs som huvudregel att det faktiskt använda transportmedlet är avgörande för bedömningen av avtalets innebörd och vilka regler som tillämpas på detta. Ett undantag angavs emellertid, om transporten genomförs med ett transportmedel som avsändaren inte haft anledning att räkna med. Här är det inte självklart att de regler som gäller för det valda transportmedlet är tillämpliga om dessa är mindre förmånliga än de regler transportkunden haft anledning att räkna med. I sådana situationer är det istället aktuellt att tillämpa allmänna avtalsrättsliga grundsatsar med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

¹⁵⁸ SjöL 13 kap. 1 §.

¹⁵⁹ SjöL 13 kap. 36 §.

¹⁶⁰ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 17.

leda till skilda nationella bedömningar.¹⁶¹ Istället angavs i artikel 1. 5 att inom ramen för konventionen omfattar ”gods” containrar, lastpallar, liknande anordningar och förpackningar om de tillhandahållas av avsändaren eller avlastaren. Begreppet gods omfattar dessutom levande djur enligt konventionen. Huruvida Hamburgreglernas begrepp, som visserligen inte anger vad som är gods utan snarare tar sikte på vissa gränsfall, kan användas som utgångspunkt för vad som gäller i Sverige är inte självklart då Sverige inte är bunden av Hamburgreglerna. Däremot pekar hänvisningen till definitionen av avtal om sjötransport i Hamburgreglerna och uttalanden i doktrin på att så sannolikt är fallet.¹⁶²

Vidare är det viktigt att skilja mellan gods respektive resgods och handresgods enligt kapitel 15 *Om befordran av passagerare och resgods*. Resgods är föremål, inklusive fordon, som befordras för passagerares räkning under förutsättning att så inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran och handresgods är vad som i daligt tal kallas för handbagage.¹⁶³ Vid exempelvis befordran av lastbil med tillhörande chaufför är befordringen av lastbilen det primära och denna räknas då inte som resgods utan som gods.¹⁶⁴

Angående valet av transportdokument följer av definitionen i 13 kap. 1 § att begreppet avser ett *konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet*. Huruvida avtalet dokumenterats med hjälp av ett konossement, fraktsedel eller annat transportdokument är därför oväsentligt och avtalet om styckegodstransport kan, som framgått, också slutas muntligt.¹⁶⁵

3.3 Befraktningsavtal

Befraktningsavtal kan delas upp i rena hyresavtal och sådana som är en kombination av hyresavtal och uppdragsavtal¹⁶⁶. En väsentlig skillnad mellan det rena hyresavtalet (skeppslegoavtalet) och övriga befraktningsformer är att befraktaren vid skeppslegoavtal kommer i besittning av fartyget. Vid övriga befraktningsformer behåller bortfraktaren kontrollen över fartygets drift. Att bortfraktaren åtagit sig att utföra transporter och att

¹⁶¹ SOU 1990:13 s 96.

¹⁶² Jfr Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 17 och SjöL 13 kap. 27 §.

¹⁶³ Jfr SjöL 15 kap. 1 §.

¹⁶⁴ Prop. 1973:137 s 133 f.

¹⁶⁵ Prop. 1993/94:195 s 210.

¹⁶⁶ Grönfors använder här begreppet arbetsavtal istället för uppdragsavtal. Jag anser emellertid att det framställningsmässigt är lämpligt att använda undertypen uppdragsavtal eftersom det markerar att det inte är fråga om ett anställningsavtal. Någon skillnad i sak är inte åsyftad. Jfr Grönfors, Inledning till Transporträtten, 1989 s 96 f.

befraktaren har rätt att nyttja fartyget lastkapacitet förändrar inte saken.¹⁶⁷ Skeppslegoavtalet omfattas inte av sjölagen kapitel 14 och i följande är det därför övriga former av befракtningsavtal som står i fokus.¹⁶⁸

Som framgått intar kvantumkontraktet en särställning i förhållande till övriga avtalstyper som regleras i sjölagen kapitel 14, eftersom det är ett ramavtal som i sig inte medför att kapitlet är tillämpligt på de enskilda resorna. Mot bakgrund av att syftet i det följande är att definiera befракtningsavtalens väsentliga prestation, för att på så sätt skilja dessa från avtal om styckegodstransport, kommer därför kvantumkontraktet inte att beröras. Istället står de båda huvudtyperna av befракtningsavtal, resebefракtning och tidsbefракtning, i fokus. Till dessa huvudtyper kan därefter en indelning ske i hel och delbefракtning eller konsekutiva resor.

3.3.1 Avtalets väsentliga prestation

Vid ett befodringsavtal är avtalets bakomliggande syfte precis som vid ett avtal om styckegodstransport att geografiskt förflytta gods. Det för befракtningsavtalen särskiljande draget i förhållande till avtal om styckegodstransport är uthyrningen av fartyget med besättning. Befракtningsavtalen tar därför sikte på medlet för transporten, fartyget. Som framgått ovan är det regel att befракtningsavtal dokumenteras genom ett standardcertepartiformulär. För att illustrera befракtningsavtalens fartygscentrerade karaktär återges artikel 1 i BIMCO:s resecertepartiformulär *Gencon*.¹⁶⁹

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owner of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charter in Box 4 that:

The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bill of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo. [min understrykning]

¹⁶⁷ Harris, Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air, 2010 s 213 ff. och Falkanger, Sjørett, 2010 s 142.

¹⁶⁸ Man kan ifrågasätta lämpligheten av att överhuvudtaget ange skeppslegoavtalet som ett befракtningsavtal eftersom avtalstypen inte direkt regleras av sjölagens kapitel 14. Historiskt brukar emellertid skeppslegoavtalet räknas som en av tre huvudtyper av befракtningsavtal. Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefodrning, 1982 s 31.

¹⁶⁹ *The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter (as revised 1922, 1976 and 1994).*

Av artikeln framgår att avtalet inte är godscentrerat, då huvudprestationen är formulerad som att ställa ett fartyg till befraftarens (the Charter) förfogande. Perspektivet är det traditionella sjötransporträttsliga med utgångspunkt i bortfraktaren (the Owner of the Vessel) och ett specifikt fartyg. Uttrycket *full and complete cargo* tar här sikte på fartygets totala lastförmåga.¹⁷⁰ När väl godset lastats utfärdas också ett konossement (Bill of Lading), men till skillnad från ett avtal om styckegodstransport är inte konossementet det huvudsakliga avtalsdokumentet. Om befraftningsavtalet är ett tidscerteparti är avtalets fartygscentrerade karaktär än mer framträdande. Det kan illustreras genom preambeln i BIMCO:s tidscertepartiformulär *Baltimé 1939*¹⁷¹:

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-foot grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:[min understrykning]

Här är den fartygscentrerade karaktären än mer framträdande eftersom avtalet löper under en period istället för en resa och därför är fartygets förmåga att under denna period utföra så många transporter som möjligt av central betydelse för befraftaren. Dessutom svarar befraftaren för de rörliga kostnader som transportererna medför. Av detta följer att fartygscentrerade frågor som fartygets hastighet och bunkerförbrukning är centrala.

3.3.2 Sjölagen

Av den inledande paragrafen i kapitel 14 framgår att *bestämmelserna om befraftning gäller hel- och delbefraftning av fartyg*, vilket kan förstås som att avtalet gäller ett helt fartyg, ett visst lastrum eller en kvotdel av ett fartygs lastutrymme.¹⁷² Tillsammans med definitionen av

¹⁷⁰ Jfr Gorton, *Shipbroking and Chartering Practice*, 2004 s 288.

¹⁷¹ *BIMCO Uniform Time – Charter (as revised 2001)*.

¹⁷² SOU 1990:13 s 170. Denna gränsdragning har sitt ursprung i tysk rätt och innebär att förhyrning av ett bestämt antal kvadratmeter på ett bestämt lastdäck på ett bestämt fartyg (s.k. *space charter*) faller utanför definitionen, jfr Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986 s 115. Avtalstypen regleras emellertid i kapitel 14, vilket följer av den närmare definitionen av delbefraftning nedan vid not 183.

bortfraktare som *den som bortfraktar ett fartyg till annan* framgår tydligt avtalens fartygscentrerade karaktär.¹⁷³

I egenskap av befракtningsavtal innebär såväl resebefraktning som tidsbefraktning att befraktarens har rätt att nyttja fartygets lastkapacitet och därav följer att kapitel 14 i stora delar tar sikte på transportmedlet, fartyget. Om exempelvis ett resebefraktningsavtal avser ett bestämt fartyg får inte avtalet fullgöras med ett annat fartyg och om avtalet ger rätt att fullgöra avtalet med ett annat fartyg ska detta vara lika ändamålsenligt som det avtalade.¹⁷⁴ På samma sätt speglas den fartygscentrerade karaktären i exempelvis reglerna angående fartygets avlämnande vid tidsbefraktning.¹⁷⁵

Det typiska resebefraktningsavtalet innebär att fartyget ställs till befraktarens disposition för en eller flera bestämda resor. Vidare utgår frakten per resa och är därför avhängig huruvida resan de facto genomförs.¹⁷⁶ Eftersom avtalstypen tar sikte på en eller flera bestämda resor saknar befraktaren rätt att beordra fartyget till en viss destination. Vid tidsbefraktningsavtal förhåller det sig på annat sätt. Här ställs fartyget med besättning till befraktarens disposition under en tidsperiod. Befraktaren har under denna period rätt att beordra fartyget till hamnar inom ett geografiskt område som följer av avtalet.¹⁷⁷ Detta förhållande kan uttryckas som att befraktaren har den kommersiella kontrollen, medan bortfraktaren behåller ansvaret för fartygets drift. Vidare utgår frakt per tidsenhet, men befraktaren svarar dessutom för de rörliga kostnader som genomförandet av transportererna medför.¹⁷⁸ Båda avtalstyperna ger uttryck för att moment som ingår i lastning och lossning åligger/kan åligga befraktaren.¹⁷⁹ Vid resebefraktning står bortfraktaren förseningsrisken eftersom frakten betalas för en eller fler specificerade resor. Därmed är en central fråga den om ersättning till bortfraktaren för den händelse att lastning och lossning drar ut på tiden.¹⁸⁰ Vid tidsbefraktning står befraktaren förseningsrisken och här aktualiseras därför andra fartygscentrerade frågor såsom förfoganderätten över fartyget¹⁸¹ och i vilken utsträckning frakten bortfaller under perioder som fartyget inte går att nyttja.¹⁸²

¹⁷³ SjöL 14 kap. 1 §.

¹⁷⁴ SjöL 14 kap. 3 §.

¹⁷⁵ SjöL 14 kap. 52 § till 57 §.

¹⁷⁶ Jfr SjöL 14 kap. 1 och 21 §§.

¹⁷⁷ SjöL 14 kap. 58 §.

¹⁷⁸ SjöL 14 kap. 1, 60 och 67 §§.

¹⁷⁹ SjöL 14 kap. 16 och 61 §§.

¹⁸⁰ SjöL 14 kap. 10 § till 15 §.

¹⁸¹ SjöL 14 kap. 58 §.

¹⁸² SjöL 14 kap. 72 §.

Vid utförandet av själva transporten under ett befodringsavtal har emellertid bortfraktaren som utgångspunkt samma ansvar för godset som vid avtal om styckegodstransport.¹⁸³ Den stora principiella skillnaden är emellertid att reglerna vid befraktningsavtal är dispositiva, förutom vid internordisk resebefraktning.¹⁸⁴ Detta gäller inte i förhållande till tredjeman som innehar ett konossement. Här är reglerna tvingande även vid certepartifart.¹⁸⁵ Dessutom kan tilläggas att de tvingande reglerna i kapitel 13 angående frågor som rör konossementets innehåll, dess bevisverkan, dess funktion som bärare av godset och liknande frågor, även gäller konossement som utfärdats under ett befraktningsavtal.¹⁸⁶

Det omfattande bruket av avtalsdokumentet certeparti har präglat gränsdragningen i förhållande till avtal om styckegodstransport och i 13 kap. 3 § anges att kapitel 13 inte gäller certepartier för hel eller delbefraktning. Här återfinns alltså Hamburgreglernas dokumentmetod för att dra en gräns mellan det godscentrerade (avtal om styckegodstransport) och de fartygscentrerade (befraktningsavtalen) avtalstyperna. Andra stycket i samma paragraf tar sikte på ramavtalet kvantumkontrakt och innebär att kapitel 13 inte heller här är tillämpligt på de individuella resorna, om dessa utförs under ett certeparti.¹⁸⁷

Eftersom avtal om styckegodstransport tidigare sågs som just en specialform av resebefraktning, är det denna befraktningsform som kanske mest liknar avtal om styckegodstransport. Att tidsbefraktning likväl har en plats inom ramen för uppsatsen beror på att det i praktiken förekommer befraktningsavtal som innehåller karakteristiska drag av såväl resebefraktning som tidsbefraktning, exempelvis avtal som avser en eller flera bestämda resor där frakten likväl utgår per tidsenhet.¹⁸⁸ Ur ett praktiskt perspektiv finns det därför anledning att illustrera vad som kännetecknar även tidsbefraktning. De befraktningsavtal som ur ett sådant perspektiv troligen är svårast att skilja från avtal om styckegodstransport är emellertid delbefraktningsavtal. Dessa är enligt lagens förarbeten vanligast inom ramen för resebefraktning¹⁸⁹ och avser bara en del av ett fartyg, eller mindre än en full last. Av 14 kap. 1 § framgår att ett krav för att ett delbefraktningsavtal ska vara för handen dessutom är att

¹⁸³ Regeltekniskt följer detta av SjöL 14 kap. 27 § och 14 kap. 63 § som hänvisar till SjöL 13 kap. 24 § till 35 § och 37 § till 39 §.

¹⁸⁴ SjöL 14 kap. 2 §.

¹⁸⁵ Se SjöL 13 kap. 3 § 2 m. Bestämmelsen återspeglas i SjöL 14 kap. 5 §. Konossementet i fråga är här vad som kallas för trampkonossement och innebär att om en bortfraktare utfärdar ett konossement bestämmer detta förhållandet mellan denne, som då med kapitel 13:s terminologi blir transportör, och tredjeman som innehar konossementet.

¹⁸⁶ SjöL 14 kap. 5 § 2 st. som hänvisar till 13 kap. 45 § till 57 §.

¹⁸⁷ Av SjöL 14 kap. 47 §, som hänvisar till 46 §, följer att kapitel 13 är tillämpligt först då ett fartyg nominerats för den enskilda resan under ett kvantumkontrakt.

¹⁸⁸ Grönfors, Marius 1980 nr 51 s 7.

¹⁸⁹ Prop. 1993/94:195 s 265.

certeparti används. I förhållande mellan avtal om styckegodstransport och delbefraktning återspeglas denna formella gränsdragning av uttalanden i förarbetena:

Det är av vikt att befordringsformerna delbefraktning och styckegodstransport inte förväxlas. Om det föreligger delbefraktning eller styckegodstransport får i första hand avgöras genom det avtalsdokument som parterna använder eller avser att använda. Avtalet om delbefraktning skall engagera ett visst fartyg medan vid styckegodstransport avtalet har en godscentrerad karaktär.¹⁹⁰

Uttalandet framstår som något märkligt mot bakgrund av att avtalsdokumentet bara är ett bevis, bland flera, för vad parterna faktiskt har kommit överens om. Att avtalsdokumentet tillmäts så pass stor betydelse som såväl lagtext som förarbetsuttalandena ger uttryck för anser jag är betänkligt mot bakgrund av att gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal principiellt också utgör gränsen mellan tvingade lagstiftning och avtalsfrihet. Utgångspunkten bör därför vara det som framgår av den senare meningen. Att ett avtal om delbefraktning ska engagera ett visst fartyg, medan avtal om styckegodstransport har en godscentrerad karaktär. Detta är emellertid inte begrepp som utesluter varandra eftersom ett egentligt avtal naturligtvis kan engagera ett visst fartyg och samtidigt ha en godscentrerad karaktär.

3.4 Närmare om gränsdragningen

Vid en första anblick kan gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal genom bruket av certeparti (dokumentmetoden), framstå som överflödig då kapitel 13 är tillämplig på avtal om styckegodstransport och kapitel 14 är tillämpligt på befraktningsavtal. Man kan därför ställa sig frågan vad syftet med en gränsdragning genom valet av avtalsdokument är om det redan här framgår att kapitlen tar sikte på skilda avtalstyper.

Förebilden vid utformningen av kapitel 13 är i denna del Hamburgreglerna och i anslutning till dessa anger Ramberg att motivet till den valda gränsdragningen, genom dokumentmetoden, är att den breda definitionen av avtal om sjötransport i konventionen, såsom *ett avtal varigenom transportören mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan*, medförde att även avtal som dokumenterats genom certeparti (befraktningsavtal) riskerade att träffas av konventionen. Enligt Ramberg är den enda klara distinktion, den mellan skeppslegoavtalet och andra former av fraktavtal. Vid skeppslegoavtal kommer befraktaren i besittning av fartyget och avtalet är därför ett

¹⁹⁰ Prop. 1993/94:195 s 265.

hyresavtal. Vid övriga typer av fraktavtal sker ingen besittningsövergång och dessa avtal kan därför huvudsakligen beskrivas som uppdragsavtal.¹⁹¹ Vid tidsbefraktning har visserligen bortfraktaren den kommersiella kontrollen och kan beordra fartyget till hamnar inom det avtalade området. Inslaget av hyresavtal är därför större vid tidsbefraktning än vid resebefraktning, men oavsett formen för befraktning behåller befraktaren ansvaret för fartygets drift. Vidare anser Ramberg att den kommersiella skillnaden mellan tidsbefraktning och resebefraktning är risken för att fartygets kapacitet inte utnyttjas. Som en generell regel står befraktaren risken vid tidsbefraktning, medan bortfraktaren bär risken vid resebefraktning. Här liknar därför resebefraktning förhållandena i linjefart där linjeoperatören står hela risken för att fartygets kapacitet inte utnyttjas.¹⁹² Den kommersiella skillnaden mellan resebefraktning och linjefart är att den senare är regelbunden, men om en resebefraktning är på "liner terms" ska bortfraktaren, i likhet med linjefart, ombesörja lastning och lossning och någon överliggetid ingår då normalt inte.¹⁹³ Den kommersiella skillnaden mellan linjefart och resebefraktning blir då huvudsakligen skilda fraktrater. Ramberg anser därför att det finns en oavbruten linje från bokning av gods för transport i linjefart till resebefraktning och tidsbefraktning. Mot bakgrund av svårigheterna att definiera en tydlig gräns mellan de olika avtalstyperna i kombination med det omfattande bruket av certeparti kan därför det traditionella bruket att använda certeparti visserligen tjäna ett praktiskt syfte. Men Ramberg ifrågasätter likväl lämpligheten av att tillåta parterna att undslippa Hamburgsreglernas tvingande reglering genom utfärdandet av ett visst dokument, istället för att i konventionen faktiskt definiera de avtal som omfattas av konventionen.¹⁹⁴

Rambergs utläggning tar visserligen sikte på Hamburgreglerna och är av ett äldre datum än 1994 års sjölag. Min bedömning är emellertid att de argument som Ramberg för fram har bäring även i ett svenskt perspektiv av senare datum. Ur ett kommersiellt perspektiv kan tilläggas att någon tydlig gräns utifrån trampfart respektive linjefart inte är möjlig att dra. Visserligen förekommer avtal om styckegodstransporter främst inom ramen för linjefart och befraktningsavtal vid trampfart. Men exempelvis används delbefraktning framförallt i linjefart där en speditör eller en linjeoperatör hyr in sig i en annan linjeoperatörs fartyg.¹⁹⁵ Vidare förekommer att bulkfartyg, i syfte att utnyttja fartygets lastkapacitet, används för att utföra

¹⁹¹ Ramberg, *The American Journal of Comparative Law*, vol. 27, 1979 s 403. Ramberg använder begreppet *contracts for work (locatio conductio operis)*. Jag har genomgående valt att istället beskriva avtalen som uppdragsavtal för att ingen förväxling med anställningsavtal ska ske, jfr ovan not 160.

¹⁹² Ramberg, *The American Journal of Comparative Law*, 1979, vol. 27 s 404.

¹⁹³ Jfr SjöL 14 kap. 16 § 1 st. 2 p., 10 och 27 §§.

¹⁹⁴ Ramberg, *The American Journal of Comparative Law*, vol. 27, 1979 s 404.

¹⁹⁵ Ihre, *Sjöfraktsavtal*, 2006 s 323. Jfr prop. 1993/94:195 s 265.

avtal om styckegodstransport¹⁹⁶ Ett ytterligare exempel är att det kan förekomma att också avtal om styckegodstransport anger ett visst fartyg som transporten ska genomföras med, eftersom det bl.a. kan påverka försäkringspremien vid varuförsäkring.¹⁹⁷

I samband med 1994 års sjölagsreform konstaterade Tiberg, på liknande sätt som Ramberg, att en uppdelning i ett godscentrerat (kapitel 13) och ett fartygscentrerat kapitel (kapitel 14) kan vara positivt, men att gränsdragningen i 13 kap. 3 § är formalistisk eftersom det finns gott om blandformer, t.ex. kvantumkontrakt och delbefraktningsavtal för visst godsparti, där klassificeringen är osäker. Att låta avtalsrubriken vara avgörande anser han därför lätt kan leda till ett kringgående av det som kan ha avsetts med uppdelningen, vilket han i samma mening inte anser sig veta.¹⁹⁸ Även från norskt håll har i doktrin påpekats att gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal är problematisk och att 1994 års sjölag inte tydliggör gränsdragningen i någon större utsträckning än den tidigare accepterade positionen att det i hög utsträckning står parterna fritt att uppnå avtalsfrihet genom att bruka ett certeparti. Här påpekas emellertid att en gräns måste dras någonstans och om ett litet varuparti transporteras i typisk linjefart är det inte troligt att en domstol i alla lägen accepterar avtalsfriheten bara för att parterna har upprättat ett certeparti.¹⁹⁹

Ett exempel på avtal som i internationella sammanhang har tilldragit sig uppmärksamhet då avtalsdokumentet inte nödvändigtvis kvalificerar som ett certeparti, även om avtalen i regel är individuellt förhandlande mellan jämnstarka parter och något skyddsbehov därför inte gör sig gällande, är de s.k. tungtransporterna. Sådana transporter sker med hjälp av fartyg som är specialbyggda för att klara av ovanligt tunga eller stora laster. BIMCO har för dessa transporter tagit fram ett standardavtal, *Standard Transportation Contract for Heavy and Voluminous Cargoes* (Heavycon), där godsets karaktär innebär att extra uppmärksamhet riktas mot lastning och lossning,²⁰⁰ dessutom kan en besiktningsman utses som ska godkänna såväl fartyg som gods.²⁰¹ Även om avtalsdokumentet i stort följer utformningen av etablerade resecertepartiformulär är det uppenbart att godsets art ger att avtalet riktar mycket uppmärksamhet mot det specifika godset som ska transporteras.²⁰²

¹⁹⁶ Jfr Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år, 1986 s 116.

¹⁹⁷ Hellner, Festkrift till Jan Sandström, 1997 s 174.

¹⁹⁸ Tiberg, SvJT 1995 s 324.

¹⁹⁹ Falkanger, Sjørett, 2010 s 293 f.

²⁰⁰ Heavycon art. 4.

²⁰¹ Heavycon art. 10.

²⁰² Heavycon p. 5: “*Cargo*(full description of cargo; indicate whether full and complete cargo or part cargo; also state minimum/maximum weight of cargo)” .Jfr resecertepartiet Gencon p 12: “*Cargo* (also state quantity and margin in Owners’ option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state “part cargo”)”.

3.5 Gränsdragningen i praxis

Nordisk praxis som tar sikte på gränsdragningen mellan godscentrerade och fartygscentrerade avtal är begränsad. Från tiden innan 1994 års sjölag är det ovan angivna Svaneholm ND 1967 s 325 av stor betydelse, där en helhetsbedömning i vilket utfärdandet av för linjefarten typiska dokument tillsammans med övriga faktorer gav att avtalet ansågs vara godscentrerat även om lasten utgjorde typiskt bulk gods. Från tiden efter 1994 års nordisk sjölagsreform är ett danskt rättsfall Elsebeth ND 2007 s 392 värt att belysa:

En transportör ("A") hade åtagit sig att transportera vindkraftverk i fyra specialbyggda containrar från Danmark till Portugal. A hade därefter ingått avtal angående transporten med ett rederi ("B") avseende ett specifikt fartyg *M/V Elsebeth*. Sedan godset skadats under hård väderlek till havs uppstod bl.a. frågan huruvida avtalet mellan A och B var ett avtal om styckegodstransport eller ett befракtningsavtal. I korrespondens mellan A och B angående villkoren för transporten framgick en hänvisning till certepartiformuläret Gencon enligt följande "*Gen c/p [gencon rejsecerteparti] 1994 layout*" och "*liner terms*". På grund av att A i denna "recap" hänvisat till Gencon invände B att rättegångshinder förelåg på grund av den skiljedoms klausul som återfinns i Gencon.²⁰³ Vidare invände B att A:s krav gentemot B inte skulle prövas enligt sjölagens tvingande regler eftersom det var fråga om hel- eller delbefraktning av fartyg, istället borde ansvaret för lastskadan prövas utifrån Gencons villkor. Domstolen fann det emellertid "*overvejande betænkeligt at antaga at parterne gennem henvisningen till gencon-certepartiet, der ikke foreligger udfyldt og underskrevet, skulle have vedtaget dette certeparties bestemmelser om voldgift [skiljedom]*". Vidare konstaterar man kort att B "*ingik i transporten ved at stille skibsrums til rådighed mod ett vederlag, og retten finder at transporten også i forholdet mellem disse parter må anses for styckegodstransport.*"

Att parterna, innan godset tagits emot och ett konossement utfärdats, ägnat det specifika fartyget stor uppmärksamhet och dessutom i korrespondens hänvisat till ett certepartiformulär var enligt domstolen inte tillräckligt för att detta avtalsdokument skulle anses vara avsett och det egentliga avtalet därmed ett befракtningsavtal.

²⁰³ Se Gencon artikel 19 *Law and Arbitration*

3.6 Analys

I inledningen av uppsatsen angavs ett exempel för att illustrera skillnaderna i rättsföljder beroende på om det egentliga avtalet är ett avtal om styckegodstransport eller ett befракtningsavtal. Som framgått av uppsatsen är den avgörande faktorn för att avgöra vilken avtalstyp som är förhanden i hög grad valet av avtalsdokument. I första hand är det därför av pragmatiska skäl fråga om en formell prövning av avtalsdokumentets innehåll för att härleda det egentliga avtalet till avtalstypen. I exemplet hade emellertid inget avtalsdokument utfärdats och det är främst detta exempel som följande kapitel tar sikte på. Men även i situationer där avtalsdokumentet inte återspeglar vad parterna faktiskt kommit överens om, eller när avtalsdokumentet ger uttryck för såväl godscentrerade som fartygscentrerade frågor, är förevarande kapitel av intresse.

I exemplet låg ett fartyg för lastning och avlastaren hade inte avlämnat godset vid avtalad tidpunkt. Inga skriftliga avtalsdokument hade ännu utfärdats och parternas åsikt angående vilken avtalstyp som var förhanden skiljde sig åt. Eftersom transportörens respektive bortfraktarens hävningsrätt regleras på skilda sätt kan därför frågan vilken avtalstyp som är förhanden aktualiseras. Exemplet brister emellertid på en punkt, eftersom det naturligtvis finns ett tredje alternativ; att något avtal om godsbefordran enligt sjölagen överhuvudtaget inte är förhanden. Som praxis illustrerat ovan är det möjligt att parterna visserligen har ingått ett avtal, men att detta avtal exempelvis är ett allmänt samarbetsavtal som anger fraktrater och tidtabell och att fraktavtalet ingås först i samband med att godset tas emot. På samma sätt är det naturligtvis möjligt att parterna är överens om vid vilken tidpunkt godset ska lastas, men att segdragna förhandlingar medför att något bindande avtal inte är förhanden när denna punkt passerats. Inför följande är det därför av värde att poängtera uppsatsens avgränsning i denna del som innebär ett antagande att det finns ett egentligt avtal och att frågan inte är om detta utgör ett avtal om godsbefordran enligt sjölagen, utan snarare vilken grupp av utbyggnadsnormer, styckegodsreglerna eller befракtningsreglerna i sjölagen, som är tillämpliga.

På ett teoretiskt plan kan den ”länk” som binder samman ett egentligt avtal med avtalstypen uttryckas som den väsentliga prestationen. Den väsentliga prestationen är här den prestation som utmärker den grupp av utbyggnadsnormer som tillsammans definierar avtalstypen och som återspeglas i det egentliga avtalet.²⁰⁴

²⁰⁴ Ett sådant perspektiv är inte alltid möjligt att upprätthålla och ibland är det därför nödvändigt att dela upp ett egentligt avtal och härleda detta till skilda avtalstyper. Inom ramen för uppsatsen där fokus ligger på gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal aktualiseras inte en sådan uppdelning, eftersom

Vid en härledning till avtalstypen är utgångspunkten att det egentliga avtalets innehåll jämförs med vad som är typiskt för avtalstypen och eventuella rekvisit. Detta är en rimlig utgångspunkt eftersom syftet med utbyggnadsnormerna är att hantera sådana situationer som kan uppstå som ett resultat av det egentliga avtalet. I det följande är därför ambitionen att tydliggöra karakteristiska drag som skiljer avtalstyperna åt. Inledningsvis tar jag sikte på sådana skillnader som direkt följer av de normer som definierar avtalstypen och som jag anser kan vara betydelsefulla för att avgöra till vilken avtalstyp ett egentligt avtal härrör. Men de skillnader som här berörs är i hög grad av dispositiv karaktär och det är därför den samlade bedömningen och inte de enskilda skillnaderna som är avgörande. Vid avtal om styckegodstransport saknas exempelvis en regel liknande den i 14 kap. 3 § sjölagen som anger förutsättningarna för att bortfraktaren ska få använda ett annat än det avtalade fartyget. Detta hindrar naturligtvis inte att ett avtal om styckegodstransport inte kan avse ett speciellt fartyg, däremot aktualiserar det frågan om regeln kan tillämpas analogt på avtal om styckegodstransport.

3.6.1 Gränsdragningen

3.6.1.1 Normernas särdrag

Ovan har framgått att den väsentliga prestationen vid ett avtal om styckegodstransport är transportlöftet som innebär att transportören vårdar och fortskaffar godset, medan den prestation som skiljer avtal om styckegodstransport från befракtningsavtal är att bortfraktaren i de senare avtalstyperna ställer ett bemannat fartyg till befракtares förfogande för transportändamål. Ett gemensamt drag är därför att det rör sig om uppdragsavtal, men befракtningsavtal innehåller dessutom ett inslag av hyresavtal. Ett annat sätt att uttrycka skillnaden, som framgått ovan, är att avtal om styckegodstransport är godscentrerat medan befракtningsavtal är fartygscentrerade. Detta återspeglas i de utbyggnadsnormer som tillsammans utgör avtalstyperna.

avtalstyperna utesluter varandra då båda avtalen innehåller momenten att vårda och fortskaffa gods. Den utförande parten kan med andra ord inte samtidigt transportera visst gods enligt ett avtal om styckegodstransport och ett befракtningsavtal. En annan sak är naturligtvis att en transportör kan ingå ett avtal om styckegodstransport med en avsändare och därefter ingå ett befракtningsavtal för att som befraktares fullfölja det förstnämnda avtalet. Men det är då inte fråga om ett blandat avtal utan om två separata avtalsrelationer. Att samma moment återfinns inom båda avtalstyperna indikerar emellertid den problematik som denna uppsats tar sikte på, svårigheten att avgöra huruvida ett egentligt avtal är ett avtal om styckegodstransport eller ett befракtningsavtal. Jfr ovan avsnitt 3.1.2.

Gods och fartyg

Avtal om styckegodstransports godcenterade karaktär speglas i sjölagen kapitel 13. Normernas fokus är i hög grad *godset*,²⁰⁵ för att vid fartygscenterade befraktningsavtal enligt sjölagen kapitel 14 riktas mot *fartyget*.²⁰⁶ Vid avtal om styckegodstransport står det därför transportören fritt att välja med vilket fartyg denna ska genomföra transporten.²⁰⁷ Inte heller bortfaller transportörens skyldighet att fullfölja transporten för att fartyget är ur stånd att transportera godset.²⁰⁸ Så förhåller det sig inte vid befraktningsavtal där utgångspunkten är att avtalet ska fullgöras med ett bestämt fartyg eller ett i vart fall lika ändamålsenligt fartyg som det avtalade.²⁰⁹ Om fartyget är ur stånd att genomföra resan eller resorna kan det medföra att bortfraktaren inte är skyldig att utföra resan eller att avtalet bortfaller.²¹⁰ I vilken utsträckning parterna riktat uppmärksamhet mot godset alternativt fartyget utgör därför den huvudsakliga skiljelinjen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal. Att godset är specificerat medan fartyget är ospecificerat är således en indikation för att det egentliga avtalet är av den förstnämnda typen, medan ospecificerat gods och ett specificerat fartyg är en indikation för någon av de senare avtalstyperna. Men som framgått finns det avtalskonstruktioner där det är svårt att dra någon gräns utifrån detta kriterium, exempelvis delbefraktningsavtal för visst gods eller de s.k. tungtransporterna.²¹¹

Lastning och lossning

Vid avtal om styckegodstransport är lastning och lossning moment som transportören utför. Transportören har således vid lastning att föra fram godset, ta det ombord och placera det på avsedd plats i fartyget.²¹² Vid resebefraktningsavtal är utgångspunkten att befraktaren avlämnar godset vid fartygets sida (befraktaren för alltså fram godset till fartyget) varefter bortfraktaren tar det ombord.²¹³ Vid tidsbefraktning är det befraktaren som står för dessa moment.²¹⁴ Fördelningen av de moment som ingår vid lastning och lossning kan därför vara en indikation för vilken avtalstyp som är förhanden.

²⁰⁵ Jfr SjöL 13 kap. 5 § till 10 § och 12 § 1st.

²⁰⁶ Jfr SjöL 14 kap. 3 och 52 §§.

²⁰⁷ Naturligtvis under förutsättning att fartyget är sjövärdigt och i övrigt lämpligt för transporten, jfr SjöL 13 kap. 12 § 2 st.

²⁰⁸ SjöL 13 kap. 15 § 1st.

²⁰⁹ SjöL 14 kap. 3 § 1st.

²¹⁰ SjöL 14 kap. 30 och 73 §§.

²¹¹ Se ovan avsnitt 3.4.

²¹² SjöL 13 kap. 5 och 18 §§, jfr prop. 1993/94:195 s 216.

²¹³ SjöL 14 kap. 16 §.

²¹⁴ SjöL 14 kap. 61 §.

Godsets och fartygets resa

Vid transportavtal har transportören att geografiskt förflytta gods från en punkt till en annan. Huruvida transporten genomförs till sjöss är här av betydelse för frågan om det egentliga avtalet är ett avtal om styckegodstransport, men transportåtagandet kan även innefatta transport som inte sker till sjöss.²¹⁵ Vid befraktningens avtal sammanfaller däremot godset och fartygets resa eftersom den geografiska förflyttningen av godset är knuten till de resor som fartyget utför enligt befraktningens avtal. Om godsets och fartygets resa inte sammanfaller är det därför en indikation för att det egentliga avtalet är ett avtal om styckegodstransport.

Fördelning av kostnader

Vid såväl avtal om styckegodstransport som befraktningens avtal är den huvudsakliga motprestationen för den utförande partens prestation erläggandet av frakt. Vid befraktningens avtal kan befraktaren utöver frakt även stå kostnadsansvaret för lossning och lastning. Av äldre praxis framgår dessutom att bortfraktaren erhållit ersättning för kostnader som uppkommit i samband med att gods placerats 11 meter från fartyget, eftersom befraktaren därmed inte ansågs ha fullgjort sitt åtagande att avlämna godset vid fartygets sida.²¹⁶ Vid resebefraktning aktualiseras även frågan om tiden för lastning och lossning (liggetid) samt vilken ersättning som befraktaren ska utge om den avtalade liggetiden överskrids (överliggetid).²¹⁷ Detta är typiskt för avtalstypen resebefraktning och om ett konossement innehåller överliggetidsbestämmelser är det därför normalt ett uttryck för att det finns ett bakomliggande befraktningens avtal.²¹⁸ Vid tidsbefraktning ökar befraktarens kostnadsansvar eftersom denne utöver att utföra lastning och lossning dessutom svarar för de rörliga kostnader som följer av att en transport genomförs.²¹⁹ Hur parterna valt att fördela kostnaderna som uppstår vid genomförandet av en transport kan därför indikera vilken avtalstyp som är aktuell.

Möjlighet att påverka fartygets resa

Vid avtal om styckegodstransport är det transportörens sak att bestämma var godset ska avlämnas för transport.²²⁰ Mot bakgrund av att avtalstypen tar sikte på linjefart där fartyg

²¹⁵ Jfr ovan avsnitt 3.2.2.

²¹⁶ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 94 och däri refererade rättsfallet NJA 1942 s 402. Jfr kommentaren i prop. 1993/94:195 s 279.

²¹⁷ SjöL 14 kap. 10§ till 15 §.

²¹⁸ Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982 s 91. Jfr ovan avsnitt 3.3.2.

²¹⁹ SjöL 14 kap. 60, 61 och 67 §§.

²²⁰ SjöL 13 kap. 5 och 18 §§.

trafikerar en regelbunden rutt aktualiseras inte heller frågor som rör valet av hamn och lastning eller lossningsplats.²²¹ Vid resebefraktningsavtal är det emellertid möjligt att avtalet ger befraktaren bestämmanderätt i dessa frågor och vid tidsbefraktning är utgångspunkten att bortfraktaren utför de resor som befraktaren begär.²²² Den kontrakterande avtalspartens möjlighet att påverka fartygets resa är därför en indikation för vilken avtalstyp som är aktuell.

Risken att fartygets resa fördröjs

Vid såväl avtal om styckegodstransport som resebefraktningsavtal står den utförande parten risken att fartygets resa fördröjs eftersom frakten inte utgår per tidsenhet. Vid resebefraktning sker emellertid en förskjutning till fördel för bortfraktaren, eftersom denne genom ersättning för överliggetid kompenseras för att fartygets resa fördröjs vid lastning och lossning. Den stora principiella skillnaden är emellertid i förhållande till tidsbefraktning där frakten utgår för en tidsperiod oberoende av hur många resor som utförs och befraktaren därför står förseningsrisken.²²³ Vem som bär förseningsrisken är därför en indikation för vilken avtalstyp som är aktuell.

Risken att fartygets lastkapacitet inte nyttjas

Vid avtal om styckegodstransport är det ur avsändarens perspektiv oväsentligt i vilken grad fartygets lastkapacitet kommer till användning. Avsändaren svarar för att det avsedda godset avlämnas och har i övrigt inget ansvar för att fartygets lastkapacitet kommer till användning. Vid befraktningsavtal, där befraktaren hyr hela eller delar av fartygets lastkapacitet, förhåller det sig på motsatt sätt. Här är det primärt befraktaren som har att tillse att lastkapaciteten nyttiggörs och denne kan själv agera som bortfraktare i syfte att säkerställa detta.²²⁴ Vem som bär risken att fartygets lastkapacitet inte nyttjas är därför en indikation på vilken avtalstyp som är aktuell.

3.6.1.2 Övriga särdrag

Avtalstyperna är inte fristående juridiska konstruktioner, utan fenomen som fyller ett behov i en kommersiell kontext. I ”oklara fall” såsom det ovan illustrerade där det egentliga avtalets innehåll inte klart framträder och parternas åsikt i frågan skiljer sig kan det därför vara

²²¹ Se ovan avsnitt 2.1 och 2.4.3.

²²² SjöL 14 kap. 8, 9, 58 och 65 §§. Vid båda typerna av befraktningsavtal har därför befraktaren ett presumtionsansvar för skador på fartyget till följd av att hamnen är osäker.

²²³ Jfr SjöL 14 kap. 1 §.

²²⁴ Jfr SjöL 14 kap. 4 §.

nödvändigt att även beakta den rättsliga och kommersiella kontext inom vilken avtalstyperna återfinns för att på så sätt sluta sig till vilken avtalstyp som ett egentligt avtal avser.

Avtalsslut

Även om avtalslagens regler principiellt är tillämpliga på såväl avtal om styckegodstransport som befракtningsavtal skiljer sig formerna för avtalsslut. Avtal om styckegodstransport är i huvudsak massavtal där avtalen sluts genom bokning eller konkludent genom att transportören tar emot godset för transport. Här är utrymmet för individuella förhandlingar ofta begränsat, då frakttariffer och avtalsvillkor fastställs på förhand av transportören. Befraktningsavtal är däremot att betrakta som förhandlingsavtal där befraftarens möjligheter att påverka avtalsinnehållet är betydligt större. Ofta enas avtalsparterna om avtalets *main terms* som definierar avtalets huvudsakliga förpliktelser, varefter *details* regleras på ett senare stadium. Parternas eventuella förhandlingar innan avtalsslut och formerna för avtalsslut kan därför vara en indikation för vilken avtalstyp som är förhanden.²²⁵ Som framgått ovan är ett av de bakomliggande motiven till de tvingande reglerna avseende avtal om styckegodstransport just den så typiska avsaknaden av individuella förhandlingar.²²⁶

Avtalsdokument

Vid avtal om styckegodstransport utgör transportdokument som konossement och liknande handlingar de primära avtalsdokumenten, medan certepartiet är det primära avtalsdokumentet vid befракtningsavtal. Som ovan framgått har detta stor betydelse för att avgöra vilken avtalstyp som är förhanden. Även om jag anser att det finns anledning att nyansera betydelsen av dokumentmetoden går det inte att bortse från att om ett certeparti inte är ingånget, eller ens avsett, är det en stark indikation på att det egentliga avtalet är ett avtal om styckegodstransport, eftersom avsaknaden av certeparti inte motsvarar det normala förfarandet vid befракtningsavtal.²²⁷

Linjefart eller trampfart

Avtal om styckegodstransport tar i första hand sikte på transporter som genomförs i linjefart, medan befракtningsavtal tar sikte på transporter som i första hand sker inom området för trampfart. Som rättsfallet Svaneholm ND 1967 s 325 illustrerar är det därför i en

²²⁵ Se ovan avsnitt 2.1.2.

²²⁶ Se ovan avsnitt 2.4 och 2.4.3.

²²⁷ Se ovan avsnitt 2.1.1, 2.4. och 3.4.

gränsdragningsituation av stor betydelse vilken markand som det egentliga avtalet avser. Dessutom är det inom linjefart som behovet av de tvingande reglerna anses vara som störst. I trampfart är utgångspunkten att avtalsparterna är principiellt jämnstarka varför någon tvingande reglering inte anses nödvändig, eller ens önskvärd.²²⁸

Styckegods eller bulk gods

Någon avgörande betydelse för vilken avtalstyp som aktualiseras har knappast typen av gods som ska transporteras. Men i en gränsdragningsituation kan man inte utesluta att godslaget likväl kan ha viss betydelse eftersom typiskt styckegods i huvudsak transporteras enligt avtal om styckegodstransport, medan typiskt bulk gods i huvudsak transporteras enligt befракtningsavtal.²²⁹

Godsmängd

Om godsmängden avser hela fartygets lastkapacitet är det en stark indikation på att det egentliga avtalet är ett befракtningsavtal, eftersom helbefraktningsavtalen tar sikte på just sådana förhållanden. Svårare är det att utifrån detta kriterium dra en gräns mellan delbefraktning och avtal om styckegodstransport. Men en mindre godsmängd är i vart fall en indikation på att den kontrakterande avtalspartens inflytande över fartygscentrerade frågor är begränsat, vilket i sin tur talar för att ett avtal om styckegodstransport är förhanden.

Momentana och långvariga avtal

Såväl avtal om styckegodstransport som befракtningsavtal är varaktiga avtalstyper eftersom de har en början och ett slut som båda kan vara relevanta för ett avtalsbrott. På detta sätt kan avtalstyperna skiljas från exempelvis köp av lös egendom som är ett moment avtal i det avseendet att prestationerna är knutna till en punkt, dvs. avlämnandet.²³⁰ Här skiljer sig avtal om styckegodstransport från befракtningsavtal i det att den förstnämnda avtalstypen i regel är kortvarigare än den senare.²³¹ Detta är i och för sig en generalisering. Likväl kan naturaprestationens utsträckning i tiden vara en indikation på vilken avtalstyp som är förhanden.

²²⁸ Se ovan avsnitt 2.4.3 och 3.2.2.

²²⁹ Se ovan avsnitt 2.1 och 3.2.2.

²³⁰ Skillnaderna mellan momentana och varaktiga avtal framgår genom utväxlingen av prestationer. Vid momentana avtal kan i princip en part innehålla sin prestation tills motparten utfört sin. Vid varaktiga avtal, som till exempel entreprenader eller immateriella tjänster, är inte detta möjligt. Istället är huvudregeln att naturaprestationen genomförs och att penningprestationen följer därefter. Se Hellner, Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, andra häftet, Särskilda avtal, 2006 s 48 ff.

²³¹ Jfr Hellner, Festskrift till Jan Sandström, 1997 s 170.

3.6.1.3 Sjölagens dirigerande funktion

Även om det är möjligt att peka på karakteristiska drag som skiljer avtalstyperna åt och ange faktorer som talar för att endera avtalstypen är förhanden så kvarstår faktum att det inte går att dra någon knivskarp gräns mellan avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal, vilket innebär att visa avtalskonstruktioner likväl riskerar att hamna i en gråzon. I situationer där det egentliga avtalets innehåll och övriga omständigheter inte förmår att tydliggöra vilken avtalstyp som aktualiseras är min bedömning att utgångspunkten ur ett lagtolkningsperspektiv bör vara ”avtal om sjötransport” i sjölagen kapitel 13 som, via en hänvisning till Hamburgreglerna, kan definieras som *ett avtal varigenom transportören mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan*.²³² Här är det naturligtvis oklart huruvida den utförande parten är en transportör, men oavsett avtalskonstruktionens innehåll är det i vart fall klart att den utförande parten åtagit sig att transportera gods till sjöss.

Eftersom kapitel 13 tar sikte på det godscentrerade avtalet om styckegodstransport, medan de fartygscentrerade befракtningsavtalen återfinns i kapitel 14, är därför en avgränsning nödvändig. Det sker genom undantaget för hel eller delbefraktning i 13 kap. 3 § där rekvisitet *certeparti* framgår. Med hjälp av samma rekvisit följer när kapitlet inte är tillämpligt på transporter som utförs under kvantumkontrakt och när ett delbefraktningsavtal är förhanden.²³³ Den som hävdar att en avtalskonstruktion som eventuellt träffas av definitionen av ”*avtal om sjötransport*” är ett befракtningsavtal har således enligt lagens ordalydelse att visa att ett certeparti används eller i vart fall avsetts.²³⁴ Mot denna bakgrund kan man uttrycka det som att sjölagen gått från ett fartygscentrerat till ett godscentrerat perspektiv. Det är naturligtvis ett något tillspetsat påstående, men har likväl en poäng eftersom befракtningsavtal numera i en gränsdragningsituation avgränsas i förhållande till avtal om styckegodstransport, istället för att som i äldre rätt lagtekniskt utgöra utgångspunkten. Att det förhåller sig på detta sätt är rättspolitiskt motiverat mot bakgrund av det skyddsbehov som gör sig gällande vid avtal om styckegodstransport. Dessutom kan det motiveras ur ett praktiskt perspektiv eftersom befракtningsavtal i regel är individuellt förhandlade avtal där behovet och bruket att dokumentera avtalsinnehållet är framträdande.

²³² Se ovan vid not 148.

²³³ Se ovan s 42.

²³⁴ Jfr citat vid not 184.

3.7 Slutsatser

Det rekvisit som står i centrum för gränsdragningen är alltså det skriftliga avtalsdokumentet, certeparti, och av stor betydelse för gränsdragningen är således valet av avtalsdokument. Men min bedömning är att certepartiundantaget inte ska tolkas bokstavligt. Certepartiet är i stort bara ett skriftligt avtal som utpekar ett visst fartyg.²³⁵ Någon närmre definition av vad ett certeparti enligt sjölagens bestämmelser ska innehålla låter sig inte göras och ur ett förutsägbarhetsperspektiv är en strikt tolkning av ordalydelsen därför olämplig, eftersom det riskerar att medföra att avtalskonstruktioner härleds till avtal om styckegodstransport då avtalsdokumentet i något avseende inte är tillräckligt ”likt” ett certeparti eller att den tvingande regleringen vid avtal om styckegodstransport kringgås genom utformningen av avtalsdokumentet.

Det finns starka rättspolitiska skäl mot att låta parternas dokumentation av avtalet vara avgörande för det egentliga avtalets karaktär. De grupper av utbyggnadsnormer som utgör avtalstypen är utformade för att hantera situationer som kan uppstå som ett resultat av vad parterna faktiskt har avtalat om förhållandena dem emellan och att sätta dess ur spel genom valet av avtalsdokument är knappast ändamålsenligt. I synnerhet inte mot bakgrund av att gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal också utgör gränsen mellan tvingande lagstiftning och avtalsfrihet. Denna risk ska i för sig inte överskattas eftersom avtalsdokumentet i grund och botten inte är något annat än just ett bevis för det egentliga avtalets innehåll. Men likväl återstår då den grundläggande frågan, vad skiljer avtal om styckegodstransport från befракtningsavtal och hur ska de moment som är typiska för respektive avtalstyp viktas i förhållande till varandra.

Min bedömning är att avgörande för det egentliga avtalets väsentliga prestation bör vara en helhetsbedömning av vad parterna faktiskt har avtalet om förhållandena dem emellan. Att avtalsdokumentet är en faktor som genom lagstiftningens utformning och det normala förfarandet på marknaden tillmäts stor betydelse för att fastställa det egentliga avtalets innehåll är en annan sak.²³⁶ Den primära skillnaden mellan avtalstyperna är att avtal om

²³⁵ Se ovan 2.1.1.

²³⁶ Denna något nyanserade bild av dokumentmetoden kan få betydelse också i förhållande till tredjeman. Som framgått ovan är de tvingande reglerna i kapitel 13 tillämpliga i förhållandet mellan bortfraktaren, som då blir transportör, och tredjeman som är bärare av ett konossement. Regleringen går att spåra till Haag-Visbyreglerna och syftet att begränsa avtalsfriheten till rättsförhållandet mellan befракtningsavtalets ursprungliga parter. I takt med att konossementet förlorat i betydelse kan man emellertid inte förutsätta att tredjeman innehar ett konossement. Det aktualiserar frågan huruvida tredjeman som förvärvat det transporterade godset inte skyddas av sjölagens tvingande regler när transporten sker under ett certeparti och något konossement inte utfärdats. Här om är lagens förarbeten tysta, men klart är i vart fall att en tolkning av lagen som snarare tar sikte på de tvingande reglernas syfte, än dess ordalydelse, ger att sannolikheten för att tredjeman i denna situation skyddas

stykkegodstransport är godscentrerat medan befракtningsavtal är fartygscentrerade. Det innebär vidare att godset och fartygets resa i den tidigare avtalstypen inte nödvändigtvis sammanfaller såsom vid befракtningsavtal. Dessutom är den kontrakterande avtalspartens inflytande i regel begränsat vid avtal om styckegodstransport. Det speglas genom reglerna angående lastning och lossning, men kanske framförallt genom möjligheten att påverka fartygets resa. Befraktares inflytande vid befракtningsavtal innebär även ett större ansvar för de kostnader som transporten medför, men också för fartygscentrerade risker som att fartygets resa fördröjs och att lastkapaciteten inte utnyttjas.

För att i ”oklara fall” sluta sig till vilken avtalstyp ett egentligt avtal avser kan det dessutom vara nödvändigt att beakta den kommersiella och rättsliga kontext som avtalstyperna återfinns inom och här är det av värde att ta fasta på formerna för avtalsslut, bruket av skriftlig dokumentation, vilken marknad som avses, godsslaget, godsmängden och avtalets längd. Om inte en samlad bedömning av faktorer som dessa är tillräckliga för att avgöra vilken avtalstyp som är förhanden är min bedömning att sjölagens dirigerande funktion ger att kapitel 13 och därmed avtal om styckegodstransport bör ges företräde framför reglerna angående befракtningsavtal i kapitel 14. Det följer av lagtextens utformning där befракtningsavtalen i förhållande till avtal om styckegodstransport utgör ett undantag. Denna tolkning kan rättspolitiskt motiveras genom det skyddsbehov som gör sig gällande vid avtal om styckegodstransport. Dessutom är det ur ett praktiskt perspektiv rimligt eftersom befракtningsavtal i regel är individuellt förhandlade avtal där behovet och bruket att dokumentera avtalsinnehållet är framträdande.

I mitt tidigare angivna exempel, där något avtalsdokument ännu inte hade utfärdats och parterna var oense i frågan om avtalstyp, är det därför motiverat att inte enbart lägga vikt vid om och hur avtalet avsetts att skriftligen komma till uttryck. Utan kanske framförallt om det egentliga avtalet avser linjefart eller trampfart, eftersom detta utgör den kommersiella skiljelinje mot vilken de grupper av utbyggnadsnormer som utgör avtal om styckegodstransport och befракtningsavtal är utformade. Huruvida detta är ett uttalande *de lege lata* eller *de lege ferenda* låter jag vara osagt. Klart är i vart fall att avtalsdokumentens betydelse för att definiera den tvingande regleringens tillämpningsområde allt sedan Haag-Visbyreglernas tillkomst har minskat i betydelse och att denna utveckling, som nästföljande

av de tvingande reglerna ökar. Om det är någon part som definitivt är beroende av den förutsägbarhet som de tvingande reglerna medför är det just tredje part som har minst möjlighet av alla inblandande aktörer att förutse och påverka avtalsinnehållet.

Del III kommer visa, återspeglas i Rotterdamreglerna där linjefart eller icke-linjefart utgör betydelsefulla rekvisit för att ringa in tillämpningsområdet.

4 Del III - Framtiden

4.1 Rotterdamreglerna

Den 19 maj 2011 beslutade regeringen att underteckna FN-konventionen om transport av gods helt eller delvis till sjöss (Rotterdamreglerna). Konventionen är resultatet av mer än ett decenniums arbete under ledning av FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) och syftar till att harmonisera och modernisera den internationella sjötransporträtten. Rotterdamreglerna kommer, om konventionen träder i kraft²³⁷, att ersätta det lapptäcke av internationella konventioner som Haag-reglerna, Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna utgör.

I Rotterdamreglerna introduceras nya begrepp som *elektronisk transportdokumentation*²³⁸ och *förfogandeberättigad*²³⁹, samtidigt som det sjötransporträttsliga ansvarsundantaget nautiskt fel utsträcker sig. Här är emellertid jämförelsen i förhållande till sjölagen begränsad till uppsatsens syfte, som i denna del är att peka på de skillnader som Rotterdamreglerna kan komma att medföra för gränsdragningen mellan avtal om styckegodstransport och befaktningsavtal. Konventionen innebär i detta avseende inte på något sätt ett paradigmskifte i förhållande till sjölagen. Det som skiljer Rotterdamreglerna från sjölagen är gränsdragningsmetoden. Precis som vid utformningen av Haag-Visbyreglerna fanns det tidigt ett brett stöd för att avtal som kommer till uttryck genom certepartier, där parterna anses vara principiellt jämnstarka, inte borde omfattas av den tvingande regleringen.²⁴⁰ Den stora utmaningen vid avgränsningen av Rotterdamreglernas tillämpningsområde var därför inte att enas kring vilka avtalskonstruktioner konventionen borde omfatta, utan snarare hur konventionen skulle utformas för att omfatta dokumentlösa transportavtal, transporter under traditionella konossement, vad som ersatt dessa och kan komma att ersätta dessa, samtidigt

²³⁷ I skrivande stund har 24 stater signerat konventionen, däribland Danmark, Norge och USA. Hittills har bara Spanien ratificerat konventionen. För att konventionen ska träda i kraft krävs att 20 stater ratificerar den enligt artikel 94. Se: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

²³⁸ Se RR art. 1.8: "Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to the issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that: (a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and (b) Evidences or contains a contract of carriage.

²³⁹ Se RR art. 1.13: "Controlling party" means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

²⁴⁰ Sturley, The Journal of International Maritime Law, 2004, vol.10 s 144.

som transporter under certeparti och transporter under liknande förhållanden, dvs. individuellt förhandlade avtal mellan principiellt jämnstarka parter, hölls utanför.²⁴¹

4.1.1 Transportavtal enligt Rotterdamreglerna

Rotterdamreglerna är enligt artikel 5.1 tillämplig på transportavtal. Det generella tillämpningsområdet definieras därför genom avtalsmetoden. Av artikel 1.1 framgår att ett transportavtal inom ramen för konventionen betyder *ett avtal enligt vilken en transportör mot betalning åtar sig att transportera gods från en plats till en annan. Avtalet ska omfatta transport till sjöss och kan dessutom omfatta transport med andra transportmedel.*²⁴² I likhet med avtal om styckegodstransport ligger fokus på avtalet vilket kommer till uttryck genom att ett transportavtal avser ett *avtal* samt att transportör avser den som ingår ett transportavtal med en avsändare.²⁴³ Kravet att avtalet ska omfatta transport till sjöss är av central betydelse och aktualiserar precis som vid avtal om styckegodstransport frågan om avtalet måste ange att transporten ska ske till sjöss eller om det är tillräckligt att en del av transporten faktiskt utförs till sjöss.²⁴⁴ Definitionen ger vidare uttryck för att hela transportsträckan från ”dörr till dörr” omfattas. Där reglerna angående avtal om styckegodstransport således begränsas till perioden från hamn till hamn täcker Rotterdamreglerna också transporter som sker på annat sätt än till sjöss.²⁴⁵ Men det finns naturligtvis ingenting som hindrar parterna från att ingå ett transportavtal som likt ett avtal om styckegodstransport enligt sjölagen avser transport från en hamn till en annan.²⁴⁶

²⁴¹ Jfr. Sturley, *The Journal of International Maritime Law*, 2004, vol. 10 s 141 f.

²⁴² RR art. 1.1: *“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.*

²⁴³ RR art. 1.5: *“Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.*

²⁴⁴ Jfr ovan not 151. I doktrin har framhållits att om en sjötransportör åtar sig att transportera ett dussintal containrar från Göteborg till New York till ett pris som motsvarar frakten för transporten av innehållet i en container med flyg är det svårt att hävda att avtalet inte avsåg sjötransport. Däremot kan tveksamheterna bli större när en speditör eller logistiker åtar sig att agera som transportör och valet av transportmedel lämnats öppet. Mot denna bakgrund övervägde UNCITRAL att ta in en bestämmelse som gav att konventionen bara gäller när någon del av transporten genomförs till sjöss. Man valde emellertid att inte ta in en sådan bestämmelse eftersom det skulle rikta fokus mot genomförandet av transporten istället för avtalet som avsetts. Vidare framhölls att det ibland händer att godset går förlorat eller skadas efter det att transportören tagit emot det, men innan någon transport ännu utförts. Ytterliggare ett argument för att inte ta in en sådan bestämmelse var att det ansågs olämpligt att låta transportören ensidigt bestämma vilket regelverk som är tillämpligt genom valet av transportmedel. Se Ziegler, *The Rotterdam Rules 2008*, 2010 s 43. I slutändan är det därmed, i likhet med sjölagen, upp till domstolen att i det enskilda fallet avgöra om avtalet avsåg sjötransport.

²⁴⁵ Det innebär att relationen till andra transporträttsliga konventioner får en central betydelse. Se RR art. 26 och 82.

²⁴⁶ Jfr RR art. 11 och 12. Av art. 12.3 framgår att tidpunkten när transportören tar emot godset enligt avtalet inte får ligga senare i tiden än den inledande lastningen. På motsvarande sätt kan inte mottagandepunkten enligt avtalet ligga tidsmässigt före det att godset avlastats.

Gods i detta sammanhang betyder varor, handelsgoods och annan egendom som en transportör åtar sig att transportera och begreppet inkluderar även förpackningar, utrustning och tillbehör samt containrar som inte tillhandahålls av eller på transportörens vägnar.²⁴⁷ I förhållande till Hamburgreglernas definition av gods som snarast tar sikte på några undantagssituationer är definitionen av gods därför ambitiösare, även om begreppet uppenbarligen fortfarande kan sammanfattas som att *goods means goods*. En lagstiftningsteknisk skillnad i förhållande till sjölagen är att kvantumkontrakt definieras som transportavtal.²⁴⁸ Det innebär emellertid ingen större förändring i sak i förhållande till sjölagen eftersom kapitel 13 är tillämpligt på de individuella transporterna som genomförs enligt ramavtalet om inte dessa utförs under ett certeparti. Som framgår i följande är transporter under certeparti undantagna även enligt Rotterdamreglerna. Den stora skillnaden i detta avseende är istället möjligheterna att inom ramen för konventionen avtala bort de annars tvingande reglerna vid kvantumkontrakt.²⁴⁹ Detta är dock ett spørsmål som faller utanför uppsatsens syfte, men som fått mycket uppmärksamhet på annat håll.²⁵⁰

Sammanfattningsvis utgår Rotterdamreglerna, i likhet med Hamburgreglerna och sjölagen kapitel 13, från en bred definition av de avtal som omfattas av konventionen. Precis som i Hamburgreglerna och sjölagen är det därför nödvändigt att inskränka det generella tillämpningsområdet för att inte riskera att inkludera sådana avtalskonstruktioner som konventionens normer inte tar sikte på, såsom befraktningsavtal.

4.1.2 Undantag från konventionens tillämpningsområde

Där metoden för att avgränsa tillämpningsområdet i Hamburgreglerna och sjölagen är dokumentmetoden återfinns i Rotterdamreglerna artikel 6 *Särskilda undantag* en blandning av avtalsmetoden, dokumentmetoden och den nya handelsmetoden. I ett första led görs i artikeln skillnad mellan *linjefart* och *icke-linjefart*. Detta är handelsmetoden. Som framgått ovan är en gränsdragning mellan linjefart och trampfart i stort vad som avsågs redan genom dokumentmetoden i Haag–Visbyreglerna och vad som även speglas i sjölagens uppdelning av avtal om godsbefordran i avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal.

²⁴⁷ RR art 1.24: “Goods” means wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

²⁴⁸ RR art 1.2: “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipment during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

²⁴⁹ Se RR art 80.

²⁵⁰ Se Sturley, *The Rotterdam Rules*, 2010 s 375 ff., Johansson, *A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over the Rotterdam Rules* published 5 August 2009 s 6 och Sturely, *General trends in maritime and transport law 1929-2009 / XI Hässelby Colloquium 2009*.

Linjefart definieras i Rotterdamreglerna som *en service som erbjuds allmänheten genom annonsering eller liknande åtgärder, och som omfattar en transport med fartyg vilket seglar enligt en reguljär rutt mellan angivna hamnar enligt en i förväg fastställd tidtabell tillgänglig för allmänheten.*²⁵¹ Alla transporter som inte uppfyller dessa krav är *icke-linjefart.*²⁵² Det innebär att definitionen av icke-linjefart är bredare än vad som normalt avses med trampfart eftersom exempelvis transporter med fartyg som seglar enligt en bestämd rutt enbart när det finns tillgång till gods utgör icke-linjefart.²⁵³ I kombination med att befraktningsavtal förekommer även i linjefart innebär det att handelsmetoden i sig inte är tillräcklig för att avgränsa tillämpningsområdet. Därav följer en ytterligare avgränsning som ger att konvention *inte gäller följande avtal i linjefart: (a) certepartier; och (b) andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.*²⁵⁴ I praktiken innebär det att de flesta avtal som träffas av (a) sannolikt också omfattas av (b) och att (a) därför i de flesta fall är överflödig. Det fanns emellertid ett brett stöd för att behålla det väletablerade certepartiundantaget, samtidigt som det ansågs finnas en risk att exempelvis slot/space-befraktning²⁵⁵ i vissa jurisdiktioner faller utanför begreppet certeparti vilket motiverar (b).²⁵⁶ I linjefart är sammanfattningsvis utgångspunkten att Rotterdamreglerna är tillämpliga, med vissa undantag som uttrycks genom en kombination av dokumentmetoden och avtalsmetoden.

För transportavtal i icke-linjefart är utgångspunkten att *konventionen inte tillämpas på transportavtal i icke-linjefart, förutom när: (a) det inte finns ett certeparti eller annat avtal mellan parterna om hel- eller delbefraktning av fartyg; och ett transportdokument eller en elektronisk transportdokumentation är utfärdad.*²⁵⁷ Undantaget definieras här i två steg baserat på avtalsmetoden och dokumentmetoden, vilket motiveras med att begreppet icke-linjefart är bredare än området för trampfart och således riskerar att begränsa det tvingande regelverket mer än vad som avsetts, exempelvis i förhållande till transporter som sker med

²⁵¹ RR art. 1.3: "*Liner transportation*" means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

²⁵² RR art. 1.4: "*Non-liner transportation*" means any transportation that is not liner transportation.

²⁵³ Jfr Sturley, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 11, 2005 s 28.

²⁵⁴ RR art. 6.1: *This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation: (a) Charter parties; and (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.*

²⁵⁵ För denna avtalskonstruktion har BIMCO tagit fram standardavtalet Slothire. Dokument kan varken klassificeras som ett tidsbefraktningsavtal eller ett resebefraktningsavtal utan är vad som kallas för ett hybridavtal som innehåller moment från båda rese och tidsbefraktningsavtal. Se Ihre, *Sjöfraktsavtal*, 2006 s 324. För en översikt av avtalsdokumentets innehåll se:

https://www.bimco.org/en/Chartering/BIMCO_Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory_Notes_SLOTHIRE.aspx

²⁵⁶ Sturley, *The Rotterdam Rules*, 2010 s 40 f.

²⁵⁷ RR art. 6.2: *This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and (b) A transport document or an electronic transport record is issued.*

fartyg som trafikerar en reguljär rutt, men inte enligt en förutbestämd tidtabell, där normalt konossement eller liknande transportdokument utfärdas. Här är det emellertid viktigt att betona att undantaget visserligen delvis definieras med hjälp av dokumentmetoden, men att detta inte är knutet till certeparti eller utfärdandet av ett konossement. Istället används begreppet transportdokument som innebär *ett dokument utställt av transportören i enlighet med ett transportavtal och som (a) är ett bevis för transportörens eller den utförande partens mottagande av gods enligt ett transportavtal; och (b) är ett bevis för eller utgör ett transportavtal.*²⁵⁸ Således behöver dokumentet inte likt konossementet vara negotiabelt och inte heller är det nödvändigt att transportdokumentet är utfärdat i pappersform.²⁵⁹ En annan sak är att frågan huruvida transportdokumentet är negotiabelt är av betydelse för tillämpningen av många av konventionens regler.²⁶⁰

4.1.3 Förhållandet till tredjeman

Som framgått ovan gäller certepartiundantag i sjölagen i förhållandet mellan de ursprungliga parterna i befракtningsavtalet. När ett konossement har utfärdats och överlåtits till tredjeman är likväl de tvingande reglerna i sjölagen kapitel 13 tillämpliga. Eftersom Rotterdamreglernas tillämpningsområde inte enbart är begränsat genom undantag för certeparti krävs ett annat uttrycksätt för att uppnå det åsyftade resultatet, dvs. att skydda tredjeman som inte själv är ursprunglig avtalspart i avtalet. På samma sätt är inte heller konventionen bunden till bruket av konossement och därför anges i artikel 7 att konventionen *utan hinder av artikel 6 gäller mellan transportören och mottagaren, förfogandeberättigade eller innehavare.* Konventionen är därför i förhållande till tredjeman tillämplig utifrån den partställning som tredjeman intar, eftersom dessa parter också kan vara ursprungliga parter i avtalet fortsätter artikeln *som inte är en ursprunglig part i certepartiet eller annat transportavtal som faller utanför denna konventions tillämpningsområde. Konventionen tillämpas inte i förhållandet mellan de ursprungliga parterna i ett transportavtal undantaget enligt artikel 6.*²⁶¹

²⁵⁸ RR art. 1.14: “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that: (a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and (b) Evidences or contains a contract of carriage.

²⁵⁹ Se RR art. 1.8: “Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to the issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that: (a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and (b) Evidences or contains a contract of carriage.

²⁶⁰ Jfr RR art. 51.3 och 51.4.

²⁶¹ Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a

4.2 Slutsatser

I denna uppsats har fokus legat på gränsdragningen i sjölagen mellan avtal om styckegodstransport enligt kapitel 13 och befraktningsavtal enligt kapitel 14. Ur ett historiskt perspektiv är avtal om styckegodstransport sprungen ur befraktningsavtalet vilket förklarar varför avtalstyperna, sina skillnader till trots, kan vara problematiska att skilja åt. Min förhoppning är emellertid att uppsatsen tydliggjort de primära skillnaderna mellan de grupper av utbyggnadsnormer som definierar avtalstyperna, men också den kommersiella kontext som format avtalstyperna och att detta kan vara till stöd och hjälp för den som ställs inför frågan huruvida ett avtal om styckegodstransport eller ett befraktningsavtal är förhanden.

I förhållande till sjölagen kapitel 13 erbjuder Rotterdamreglerna ett betydligt mer sofistikerat och ambitiöst system för att hantera gränsdragningen mellan de avtalskonstruktioner som konventionen avser, respektive inte avser, att reglera. Lagtekniskt dras gränsen mellan avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal i sjölagen med hjälp av rekvisitetet certeparti. I Rotterdamreglerna innebär handelsmetoden en presumtion för att avtal i linjefart omfattas, medan avtal som avser icke-linjefart faller utanför. Det anser jag är en ändamålsenlig reglering eftersom det speglar den grundläggande kommersiella skillnad som allt sedan Haag-Visbyreglernas tillkomst utgjort det huvudsakliga motivet bakom en uppdelning i tvingande reglering (linjefart) och avtalsfrihet (trampfart). Som framgått är det bland annat med sikte på skillnaderna i linjefart respektive trampfart som sjölagens avtal om godsbefordran delats upp i avtal om styckegodstransport och befraktningsavtal. Samtidigt är presumtionen inte oproblematiserad. Det finns en gråzon i vilket fartyg opererar i huvudsak på samma premisser som i linjefart, men bara i den utsträckning det finns gods. Dessutom är handelsmetoden oprövad och det är därför möjligt att frågan uppkommer vad *annonsering eller liknande åtgärder* innebär, eller vad som krävs för att en tidtabell ska vara *tillgänglig för allmänheten*. Den stora svagheten med handelsmetoden är emellertid att den inte på egenhand förmår att ringa in den tvingande regleringens tillämpningsområde. Som framgått ovan är exempelvis delbefraktning vanligt inom området för linjefart och på samma sätt förekommer att fartyg som opererar på trampmarkanden ingår avtal om styckegodstransport. I dessa

contract of carriage excluded pursuant to article 6. Transportör definieras ovan i not 237, förfogandeberättigade definieras ovan i not 233, mottagare definieras i RR art. 1.11: “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record, innehavare definieras i RR art. 1.10: “Holder” means: (a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or (b) the person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

situationer spelar alltjämnt avtalsdokument stor betydelse, även om en nyansering skett eftersom något krav på certeparti eller konossement inte återfinns i konventionen. Denna lagtekniska nyansering kan framförallt komma att få betydelse för de avtalskonstruktioner som liknar hel eller delbefraktningssavtal, men där något avtalsdokument inte avsetts eller avtalsdokumentet i hög grad avviker från traditionella standardcertepartiformulärer.

I förhållande till det inledningsvis givna exemplet på en gränsdragningsituation där något avtalsdokument ännu inte utfärdats innebär Rotterdamreglerna att frågan om det egentliga avtalet avser linjefart blir av stor betydelse. Som framgått ovan är min ståndpunkt att så borde vara fallet redan enligt sjölagen, med Rotterdamreglerna tydliggör detta. Min bedömning är därför att Rotterdamreglerna kan komma att underlätta möjligheten att förutse vilken avtalstyp som aktualiseras. Framförallt genom de presumtionsregler som följer av handelsmetoden, men också genom att dokumentet som särskiljande faktor minskar i betydelse. Rotterdamreglerna kan därför bidra till att öka den rättsliga förutsägbarheten genom att parterna i högre grad kan förutse huruvida de tvingande reglerna aktualiseras, samtidigt som undantagen inte är knutna till traditionella dokument som mycket väl kan komma att gå ur tiden. Dessutom är det positivt att Rotterdamreglerna tydligt klargör att tredjeman som förvärvat gods vilket transporteras under ett befraktningssavtal skyddas av de tvingande reglerna, även när denne inte innehar ett konossement.

Rotterdamreglerna kan emellertid, i en gränsdragningsituation, också innebära en förskjutning mot avtalsfrihet. Dels genom att *icke-linjefart* medför en presumtion för att konventionen inte är tillämplig. Men också då transporter som avser *icke-linjefart* träffas av konventionen bara om något certeparti eller annat avtal om hel eller delbefraktning inte förekommer och ett transportdokument eller någon elektronisk transportdokumentation är utfärdad. Det räcker med andra ord inte att bara visa att något certeparti inte används eller avsetts.

Samtidigt finns det anledning att minnas Rambergs och Tibergs kritik mot att låta gränsdragningen bero på valet av avtalsdokument. Inte heller Rotterdamreglerna förmår att definiera enbart de avtal som omfattas av konventionen och därför är likväl de ursprungliga avtalsparternas möjlighet stor att kringgå de tvingande reglerna genom valet av avtalsrubrik. Gränsdragningen riskerar därför även enligt Rotterdamreglerna att bli formell, om än något nyanserad.

5 Källor och litteratur

Offentliga tryck

Nytt juridiskt arkiv avd II 1936

Prop. 1993/94:195 om ny sjölag

Prop. 1989/90:89 om ny konsumentköplag

Prop. 1974:33 Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om inrikes vägtransport

Prop. 1973:137 Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) m.m. (gods- och passagerarbefordran)

SOU 1990:13. Översyn av sjölagen 2

Utländska offentliga tryck

United Nations, United Nations Treaty Collection, XI D 8. Transport and communication – Water Transport 1, 2011 (8/12 2011),

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#bottom

Litteratur

Adlercreutz, Axel, m.fl., Avtalsrätt I, 13:e uppl., Juristförlaget i Lund 2011

Adlercreutz, Axel, m.fl., Avtalsrätt II, 6.1:e uppl., Juristförlaget i Lund 2010

Boyd, Stewart, m.fl., Scrutton on charterparties, 20:e uppl., Sweet & Maxwell 1996

Falkanger, Thor, m.fl., Sjørett, 7:e uppl., Sjørettsfondet Akademisk 2010

Glavå, Mats, Arbetsrätt, 1:8:e uppl., Studentlitteratur 2001

Gorton, Lars, m.fl., Shipbroking and Chartering Practice, 6:e uppl., LLP 2004

Grönfors, Kurt, Avtalsgrundande rättsfakta, Nerenius & Santénius 1993

Grönfors, Kurt, Fraktavtalet under etthundra år, Skrifter 66, Sjörettsföreningen i Göteborg, Akademiförlaget 1986

Grönfors, Kurt, Inledning till transporträtten, 2:a uppl., Norstedts 1989

Grönfors, Kurt, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, Norstedts 1982

Hammarskjöld, Hjalmar, Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder, Upsala 1886

Harris, Brian, Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air, 8:e uppl., Sweet & Maxwell 2010

Hellner, Jan, Metodproblem i rättsvetenskapen, Jure 2001

Hellner, Jan, Sjölagen 1994, Några Lagstiftningstekniska synpunkter. I: Essays in honour of Hugo Tibergh, Juristförlaget 1996, s 333-350

Hellner, Jan, Sjöretten och den allmänna kontraktsrätten. I: Festskrift till Jan Sandström, Nerenius & Santénius, 1997

Hellner, Jan, m.fl. Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, första häftet, Särskilda avtal, 5:1:e uppl., Norstedts 2010

Hellner, Jan, m.fl., Speciell avtalsrätt II Kontraktsrätt andra häftet Allmänna ämnen, 4:e uppl., Norstedts 2006

Ihre, Rolf, Sjöfraktavtal, 2:a uppl., Instant Book 2006

Johansson, Svante O., An Outline of Transport Law, Jure 2008

Peczenik, Alexander, Vad är rätt?, 1:1:a uppl., Fritzes 1995

Strömholm, Stig, Rätt, rättskällor och rättstillämpning, 5:e uppl., Norstedts Juridik 1996

Sturley, Michael F., Freedom of Contract and Carriage of Goods by Sea – A Retrospective on Shifting Attitudes from Hague to Rotterdam. I: General trends in maritime and transport law 1929-2009 / XI Hässelby Colloquium 2009, Schelin, Johan (red.), Jure 2009

Sturley, Michael F., m.fl., The Rotterdam Rules, Sweet & Maxwell 2010

Tetley, William, Marine Cargo Claims, 4:e uppl., Thomson Carswell 2008

Tiberg, Hugo, The Law of Demurrage, 4:e uppl., Sweet & Maxwell 1995
Ziegler, Alexander von, m.fl. (red.), The Rotterdam Rules 2008, Kluwer Law International 2010

Artiklar och tryck

BIMCO, Explanatory notes to SLOTHIRE, Printed in BIMCO Bulletin nr. 7, 1993, (11/12 2011),
https://www.bimco.org/en/Chartering/BIMCO_Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory_Notes_SLOTHIRE.aspx
Honka, Hannu, Scope of application and freedom of contract, United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, CMI – colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam September 21, 2009, (9/12 2011),
<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Hannu%20Honka.pdf>
Johansson, Svante O., m.fl., A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over the Rotterdam Rules Published 5 August 2009, (11/12 2011),
<http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summationpdf.pdf>
Palmberg, Johanna, m.fl., Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster, Institutet för Näringslivsanalys
Internationella Handelshögskolan i Jönköping 2006, (8/12 2011),
<http://sjofartsverket.se/pages/311/Klusterstudien.pdf>
Nilsson, Rolf P (red.), Svensk sjöfarts tidning, Sjöfartens bok 2011
Ramberg, Jan, The Vanishing Bill of Lading & the “Hamburg Rules Carrier”, The American Journal of Comparative Law, vol. 27, nr. 2/3, Unification of International Trade Law: UNCITRAL’s First Decade, 1979 pp. 391-406
Sturley, Michael F., Scope of coverage under the UNCITRAL Draft Instrument, The Journal of International Maritime Law, vol. 10, 2004 s 138-154
Sturley, Michael F., Solving the Scope-of-Application Puzzle: Contracts, Trade, and Document in the UNCITRAL Transport Law Project, The Journal of International Maritime Law, vol. 11, 2005 s 22-41
Sturley, F. Michael, The History of COGSA and the Hague Rules, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 22, nr. 1, January 1991
Sundberg, Jacob, Avtalstyper och typavtal, SvJT 1961 s 11-30
Tiberg, Hugo, Havererad sjölag, SvJT 1995 s 89-111
Tiberg, Hugo, Styckegodstransport enligt nya sjölagen, SvJT 1995 s 323-351

Rättsfall

Högsta domstolen

NJA 2001 s 138
NJA 1978 s 14
NJA 1971 s 474
NJA 1954 s 573
NJA 1942 s 402

Övrigt

AD 1983:89

Nordiske domme i sjöfartsanliggender

ND 2007 s 392
ND 2000 s 6
ND 1967 s 325

Information till Handelshögskolan, Göteborgs Universitet:

Elias Himsel, registrerad första gången på kursen HR0800 hösten 2011. Deltagit vid examinationstillfällen den 10 januari 2012 som respondent och opponent.