NORSTEDTS JURIDIK

Stoppningsrätt under godstransport

Svante O. Johansson

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

• Kopiera och vidaredistribuera materialet oavsett medium eller format

• Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

• Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.

• Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.

• Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att gör något som licensen tillåter.

Se även information på
https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv

http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:juridikbokse-f42a9

Stoppningsrätt under godstransport

Svante O. Johansson

Stoppningsrätt under godstransport

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET

10 0076927 5

Norstedts Juridik AB

Adress till förlaget:
Norstedts Juridik AB, 106 47 Stockholm
Fax 08-690 90 70, telefon 08-690 91 00

Beställningar:
www.njab.se
E-post: kundservice.njab@liber.se
Norstedts Juridik AB, Kundservice, 106 47 Stockholm
Fax 08-690 90 30, telefon 08-690 96 96, växel 08-690 91 00

Stoppningsrätt under godstransport
Svante O. Johansson
Upplaga 1:1
ISBN 91-39-00825-8
© 2001 författaren och Norstedts Juridik AB
Tryck: Elanders Gotab, Stockholm 2001

Att mångfaldiga innehållet i denna bok, helt eller delvis, utan medgivande av Norstedts Juridik AB, är förbjudet enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande, såsom tryckning, kopiering, bandinspelning etc.

Abstract

Johansson, Svante O. *Stoppningsrätt under godstransport. Stoppage in transit.* (Swedish text with a summary in English.) Stockholm: Norstedts Juridik, 2001, 519 pp.
ISBN 91-39-00825-8.
Doctoral dissertation at the Departement of Law, School of Economics and Commercial Law, Göteborg university, Box 650, 405 30 GÖTEBORG.

The topic of this thesis is the right of stoppage in transit. This right has varied in time and extent. According to the Sale of Goods act a party may suspend the performance of his obligation if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness or his conduct in preparing to perform or in performing in contract. If the goods have already been despatched, the seller can – on the said grounds – prevent them from being delivered to the buyer, i.e. the actual stoppage in transit.

If the right of stoppage in transit is to be exercised in a proper way, it is imperative that the right of stoppage in transit is synchronised with other rights that exist under transport law such as the right to control the goods during transit. However, the right of stoppage in transit is not co-ordinated in the said manner with other parts of the law. A host of practical problems thus arise when the right is to be exercised.

Today, the seller can in the majority of cases cover himself against the risk of non-performance from the buyer, through the terms of payment. Only when credit has been granted is the seller exposed to the risk of a loss. It is in such situations that the right of stoppage in transit emerges as an independent institution to protect the seller. The areas in which the rules governing the right of stoppage in transit can be exercised in practice, therefore appear to be extremely limited in view of the fact that other forms of protection are available.

The conclusion of the thesis is that, in the light of developments in society in general and especially in the transport and finance sectors, the institution of stoppage in transit is outmoded. The need for a right of stoppage in transit is therefore called into question.

There are, however still a need for the rules for suspending performance. These rules can be seen as a complement to the principle of simultaneous exchange.

More doubt can be drawn to the necessity of the actual right of stoppage in transit. If it is to remain, the rules must be designed so that the carrier is not faced with the dilemma of competing claims: one from the seller and one from the consignee.

This change would take place most appropriately by the rules being designed in a clear manner. Such a way is achieved if the seller is permitted to exercise the right of stoppage in transit only if he is also entitled to disposal of the goods according to the rules laid down in transport laws. Such an arrangement assumes changes in the rules laid down in the Sale of Goods Acts and the transport laws.

Key words: The right of stoppage in transit, sale of goods, law on sale, transport law, property law, CISG.

Förord

Kontakterna med Nordiskt Institutt for Sjørett, Oslo universitet, har haft en avgörande betydelse för tillkomsten av detta arbete. Samtliga personer som finns på och i anslutning till Instituttet medverkar till den goda forskningsmiljö som finns på Instituttet. Emellertid är det bland personerna i denna miljö svårt att särskilja de som hjälpt till att föra just detta projekt framåt. Handledare har i alla fall under hela arbetet varit professorn dr jur. Thor Falkanger. Genom tålmodig och konstruktiv vägledning, långt utöver vad en doktorand kan förvänta sig av sin handledare, har han hållit mig på rätt spår, vilket känns särskilt tryggt.

När jag efter ett par år i Oslo återvände till Göteborg var det naturligt att fullfölja arbetet på Juridiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet. Professorn Christina Hultmark Ramberg kom härigenom också att fungera som handledare i slutskedet. Hennes medryckande stil och eviga ifrågasättande av utsagor, vilka jag har tyckt vara självklara, har påverkat arbetet i en positiv riktning.

Åtskilliga andra personer har på olika sätt medverkat för att göra det möjligt för mig att lägga fram föreliggande arbete. Särskilt vill jag nämna jur. dr Jon Kihlman, som har lagt ned ett ovärderligt och omfattande arbete på hela manuskriptet. Vidare har doktorandkamraterna Per Vestergaard Pedersen och Claes Martinson fått stå ut med mina många och långa förvirrande utläggningar och ändå orkat ha synpunkter. Den som utsatts för mina vilda rop på källmaterial är främst Instituttets bibliotekarie Kirsten H. Al-Araki. Hon har verkligen underlättat materialinsamlingen och upprättandet av källförteckning. Vidare har amanuensen Mårten Beck-Friis plågats med det tråkiga arbetet att kontrollera källor. Slutligen har civ. ek. Jonas Påhlsson visat prov på den ovanliga kombinationen snabbhet och noggrannhet vid korrekturläsning av vissa delar av manuskriptet. Jag hoppas att jag genom dessa ord kan förmedla åtminstone en del av den tacksamhet jag känner inför det arbete som samtliga – såväl nämnda som icke nämnda – personer lagt ned på att läsa, uppmuntra, kritisera, omformulera, rätta och hjälpa.

Under tiden vid Instituttet har jag som nordisk stipendiat tagit emot forskningsmedel och stipendium från Nordiska rådet. På motsvarande sätt har jag genom Juridiska institutionen uppburit forskningsmedel från Stiftelsen Torsten Petterssons donation för professur i sjörätt och annan

transporträtt. Tryckningsbidrag har lämnats av Emil Heijnes stiftelse för rättsvetenskaplig forskning. För de sålunda mottagna medlen framför jag mitt tack.

Slutligen det viktigaste. Mina barn Otto och Bente har alltid utgjort balanspunkten i min tillvaro. Tillsammans med Katarina och Ragna har barnen varit de som följt arbetet allra närmast. Katarina har förutom att hon ansvarat för mina personliga behov i svåra stunder – vilket understundom måste ha varit ett tveksamt nöje – även läst manuskript. Utan det stöd som mina närmaste gett mig skulle detta arbete aldrig ha slutförts. Mitt tack i detta avseende kommer dock att framföras enskilt eftersom det känns för personligt att ge det offentlighet.

Göteborg juni 2001

Svante O. Johansson

Innehållsförteckning

Förord 7

DEL I INTRODUKTION

Sammanfattning 21

1 Presentation av ämnet för undersökningen 23

1.1 Stoppningsinstitutet som en del i ett avtalsmönster 23

1.2 Vederlagsintresse – vederlagsrisk 24

1.3 Lagens modell för att undvika vederlagsrisker 24

1.4 Författningsbestämmelser om stoppningsrätten 25
1.4.1 Köplagens reglering av stoppningsrätten 26
1.4.2 Finns stoppningsrätt vid konsumentköp? 27
1.4.3 Stoppningsrätten vid internationella köp 28
1.4.4 Sjölagens reglering av stoppningsrätten 29

1.5 Forskningsuppgiften 30

1.6 Avgränsning av uppgiften 32

2 Undersökningens bedrivande 33

2.1 Inledning 33

2.2 Rättsvetenskapliga angreppssätt 33

2.3 Angreppssättet i detta arbete 35
2.3.1 Rättsreglerna bildar utgångspunkt för argumenteringen 36
2.3.2 Fakta som argument 37
2.3.3 Argumentens inbördes relevans 38
(i) Utländskt material 39
(ii) Relevansen av praxis 39
(iii) Konventionsgrundad lagstiftning och dess problem 40
(iv) Någon standardavtalsrätt finns inte på området 41
(v) Avslutande bedömning 42

2.4 Arbetets fortsatta disposition 43

DEL II ALLMÄNNA FRÅGOR KRING STOPPNINGSRÄTTEN

Sammanfattning ... 45

3 En historisk översikt ... 47

3.1 De första spåren ... 47
3.1.1 Romersk rätt saknade ett stoppningsinstitut ... 47
3.1.2 Från handelns framväxt i de italienska städerna till droit de suite ... 49
3.1.3 Från engelsk equity till stoppage in transitu ... 50

3.2 De första spåren i svensk rätt ... 50

3.3 Ett första lagstadgande ... 53

3.4 Striden om förslag till allmän civillag ... 56

3.5 Förbättringar i konkurslagstiftningen påverkade inte stoppningsrätten ... 57

3.6 Fortsatt utredningsarbete ... 58

3.7 Detaljerat förslag om stoppningsrätt i världsekonomins kölvatten ... 59

3.8 Från förslag till detaljreglering till en kort bestämmelse ... 60
3.8.1 Förslag till minimalistisk reglering ... 61
3.8.2 En kuriositet vid riksdagsbehandlingen ... 62

3.9 Stoppningsrätt enligt sjölagen ... 63
3.9.1 Tiden före 1890 ... 64
3.9.2 Endossering av konossement avskar inte stoppningsrätten ... 65

3.10 Stoppningsrätten vid förra sekelskiftet i övriga nordiska länder ... 67
3.10.1 Danmark ... 68
3.10.2 Finland ... 70
3.10.3 Norge ... 70

3.11 Stoppningsrätten kring tidpunkten för den skandinaviska köplagen ... 71
3.11.1 Ett första förslag till köplag ... 72
3.11.2 Stoppningsrätten vid 1900-talets början ... 73
(i) Den allmänna regeln om stoppningsrätt ... 74
(ii) Stoppningsrätt vid FOB-köp ... 75
(iii) Konkurslagens stoppningsregel upphävdes ... 75
(iv) Ändringarna i sjölagen med anledning av den skandinaviska köplagen ... 76

3.12 Stoppningsrätt i kommissionsförhållanden ... 76

3.13 Bakgrunden till reglerna i köprätten ... 77

4 Vissa slutsatser mot bakgrund av utvecklingen kring stoppningsrätten ... 81

4.1 Inledning ... 81

4.2 Stoppningsinstitutets delar ... 81

4.3 Stoppningsinstitutet sett ur olika synvinklar ... 82
4.3.1 Konkursboets egendom ... 83
4.3.2 Köprättslig påföljd ... 83
4.3.3 Sakrättslig verkan ... 84
4.3.4 Sambandet med den transporträttsliga förfoganderätten ... 84
4.3.5 Betydelsen inom den allmänna kontraktsrätten ... 85

4.4 Systematisk hemvist påverkar inte materiellt innehåll ... 85

4.5 Begreppsbildning kring stoppningsinstitutet ... 86
4.5.1 Stoppningsrätt som en förlängning av samtidighetsprincipen ... 86
4.5.2 Doktrinens syn på stoppningsrätten i rättsordningen ... 87
4.5.3 Suspensionsregel och stoppningsrätt under godstransport ... 90

5 Stoppningsrättens ändamål och funktion ... 93

5.1 Inledning ... 93

5.2 Skälen för en stoppningsrätt ... 94

5.3 Stoppningsrättens funktion ... 96
5.3.1 Påtryckningsfunktionen ... 96
5.3.2 Säkerhetsfunktionen ... 97

6 Stoppningsrätt i nationell rätt och internationell miljö ... 99

6.1 Inledning ... 99

6.2 Regleringen i vissa andra länder ... 100
6.2.1 Danmark ... 100
6.2.2 Finland ... 100
6.2.3 Norge ... 101
6.2.4 Amerikas förenta stater ... 102
6.2.5 England ... 103
6.2.6 Frankrike ... 105
6.2.7 Tyskland ... 107

6.3 Stoppningsrätt och internationell privaträtt ... 108
6.3.1 Lagval vid köprättsliga avtal ... 108
6.3.2 Vilken lag som skall tillämpas på transportavtalet ... 111
6.3.3 Lagval vid sakrättsliga anspråk ... 113
6.3.4 Stoppningsrätt och lagval ... 114
(i) Stoppningsrätten stiftas genom dess utövande ... 115
(ii) Lex contractus vid utövandet och mellan parterna ... 115
(iii) Stoppningsrättens verkningar skall bedömas efter lagen i landet där egendomen befinner sig ... 117
(iv) Res in transitu ... 117
(v) Lagvalet vid köp mot transportdokument ... 119
(vi) Ändrade faktiska förhållanden ... 119
6.3.5 Lagvalet i den fortsatta framställningen ... 120

DEL III STOPPNINGSRÄTT MELLAN PARTERNA MED BEAKTANDE AV BORGENÄRSINTRESSEN

Sammanfattning ... 121

7 Det köprättsliga avstampet ... 123

7.1 Betalningsvillkor och behovet av stoppningsrätt ... 123
7.1.1 Förskottsbetalning ... 124
7.1.2 Rembursförfarande ... 124
7.1.3 Dokumentinkasso, efterkrav respektive accept ... 124
7.1.4 Köp på kredit ... 125
7.1.5 Balans mellan säljare och köpare ... 125

7.2 Förutsättningar för stoppningsrätt ... 126

7.3 Vem som kan utöva stoppningsrätten ... 128
7.3.1 Varför stoppningsrätten har gjorts ömsesidig ... 128
7.3.2 Den stoppningsberättigade ... 129

8 Förutsättningar vilka medför stoppningsrätt ... 133

8.1 Inledning ... 133

8.2 Stoppningsgrunderna ... 134
8.2.1 Förhållandet mellan konvention och köplag ... 134
8.2.2 Allmänt om bevisning beträffande den stoppningsgrundande omständigheten ... 136
8.2.3 En allvarlig försämring av motpartens möjligheter att prestera ... 138
8.2.4 En allvarlig försämring av motpartens kreditvärdighet ... 140
(i) Bevisbedömning av kreditvärdighet ... 144
8.2.5 Motpartens handlande vid förberedandet eller utförandet av prestationen ... 147

8.3 Omständigheterna måste visa sig efter köpet ... 150
8.3.1 Första problemet: stoppningsgrund och kännedom ... 151
8.3.2 Andra problemet: uttryckssätt för tidskravet beträffande kännedomen ... 153
8.3.3 Från konkurs till insolvens som inte kommit till uttryck i konkursbeslut ... 154
8.3.4 Hur man får kännedom om stoppningsgrunden ... 155
(i) Tillkomsten av kännedomsregeln ... 155
(ii) Part måste själv undersöka om det föreligger omständigheter som medför stoppningsrätt ... 156
(iii) Betydelsen av upplysningar och kännedom före köpet ... 159
(iv) Bevisfrågor beträffande tidpunkten för när kännedom uppkommer ... 160

8.4 Prognoskravet för utebliven uppfyllelse ... 161
8.4.1 Bakgrunden till prognostänkandet ... 162
8.4.2 Vilka krav som kan ställas på prognosen ... 162
(i) Tillkomsthistorien av prognoskravet ... 162
(ii) Några prognoskrav ... 164

(iii) Prognoskravets förhållande till svensk bevisrätt ... 166
(iv) Försök till gradering av några olika beviskrav i köplagen ... 167
8.4.3 Slutord om prognoskravet ... 169

8.5 Motparten kan inte fullgöra en väsentlig del av sin förpliktelse ... 170
8.5.1 Varför man har ett väsentlighetskrav ... 170
8.5.2 Väsentlighetskravet vid hävning ... 171
8.5.3 Dagens köprätt och väsentligheten ... 172
8.5.4 Vad är en väsentlig del av en förpliktelse ... 174
8.5.5 Vilka bedömningar som innefattas i väsentlighetskravet enligt stoppningsregeln ... 175
(i) Finns det i stoppningsregeln utrymme för en bedömning av parts förväntningar om prestationens väsentlighet ... 176
(ii) Krävs det enligt stoppningsregeln att en parts förväntningar om prestationen är synbar för motparten? ... 177
8.5.6 Bevisbedömning och väsentlighet ... 178
8.5.7 Kontraktet avgör vad som skall anses utgöra en väsentlig del av prestationen ... 179

8.6 Hur stoppningsrätten utövas mellan parterna ... 182
8.6.1 Meddelande skall lämnas ... 182
8.6.2 Meddelande genast när stoppning utövats ... 183
8.6.3 Vad som händer om meddelande inte lämnas ... 184

9 Hur länge stoppningsrätten kan utövas ... 187

9.1 Inledning ... 187

9.2 Säkerhet som hinder mot stoppningsrättens utövande ... 187
9.2.1 Varför säkerställande hindrar fortsatt stoppning ... 187
9.2.2 Säkerhetens form ... 188
9.2.3 Vad säkerheten skall skydda mot ... 189
9.2.4 Bevisläget beträffande säkerhetens godtagbarhet ... 190

9.3 Slutpunkten mellan parterna och deras borgenärer ... 191

9.4 Slutpunkten retrospektivt ... 192
9.4.1 Tiden före den skandinaviska köplagen: leverera och avlämna ... 192
9.4.2 Den skandinaviska köplagen: besittning ... 193
9.4.3 Ömsesidighet kräver nya gränser ... 193

9.5 Dagens utgångspunkt: utlämnandet ... 194
9.5.1 Det saknas en enhetlig reglering av slutpunkten ... 194
9.5.2 Betydelsen av att "hålla inne varan" respektive "hindra att varan lämnas ut" ... 196
(i) "Hålla godset inne" respektive "hindra dess utgivande" ... 196
(ii) Mindre konsekvent terminologi ... 197
(iii) Stoppningsrätten kan inte upphöra före avlämnandet ... 199
9.5.3 Slutsats: stoppningsrätten upphör när varan lämnas ut till köparen ... 200

9.6 Besittningsbegreppet bör inte användas ... 200
9.6.1 Olika typer av besittning ... 201

9.6.2 Besittningsbegreppets historiska belastning ... 202
9.6.3 Besittningsbegreppets heterogena karaktär ... 203

9.7 Slutpunkten parterna emellan enligt praxis ... 205
9.7.1 Varor hos säljaren ... 205
9.7.2 Varor i det fria ... 207
9.7.3 Varor som innehas av tredje man utanför transportfasen ... 210

9.8 Hur stoppningsrätten får sakrättslig verkan ... 212
9.8.1 Sakrättslig verkan genom hävningsinstitutet ... 213
9.8.2 Reglerna om stoppningsrätt är tvingande i förhållande till tredje man ... 213

9.9 Verkan mot köparens exekutionsborgenärer ... 216
9.9.1 Konkursborgenärerna ... 216
9.9.2 Utmätningsborgenärerna ... 217

9.10 Borgenärsskyddets förhållande till stoppningsrätten ... 218
9.10.1 Tradition som sakrättsligt moment vid borgenärsskydd ... 218
9.10.2 Specialitetsprincipen ... 220
9.10.3 Precisering av traditionskravet ... 221
(i) Från besittning till självständig rådighet eller avskuren rådighet ... 221
(ii) Avskuren rådighet eller självständig rådighet? ... 222
9.10.4 Borgenärsskydd i Norden ... 224
(i) Danmark ... 225
(ii) Finland ... 225
(iii) Norge ... 226
9.10.5 Paralleller med sakrättsskyddet måste göras med försiktighet ... 226

9.11 Motsättning och konflikt mellan stoppningsrätt och borgenärsskydd ... 228
9.11.1 Vad jag menar med motsättning och konflikt ... 228
9.11.2 Utgångspunkten i traditionen ... 229
(i) Lösesköpslagens betydelse ... 229
(ii) Situationen när virke märkts ... 230
9.11.3 Upplösning av motsättningen genom det funktionella synsättet på sakrättsskyddet ... 232
9.11.4 Upplösning av den sakrättsliga konflikten ... 233
(i) Skälen för traditionskravet vid borgenärsskyddsfall ... 233
(ii) Jämförelse med skälen för stoppningsrätt ... 235
(iii) Slutsatser beträffande stoppningsrättens företräde ... 236

9.12 Följder av att stoppningsrätt utövats ... 237
9.12.1 Framflyttning av tidpunkten för fullgörande ... 237
9.12.2 Ersättning av kostnader ... 238
9.12.3 Ansvar vid opåkallad stoppning ... 239

DEL IV TRANSPORTÖRENS STÄLLNING NÄR STOPPNINGSRÄTTEN UTÖVAS

Sammanfattning ... 241

10 Transporträttsliga utgångspunkter ... 243

10.1 Transporträtten som en del av ett transportsystem ... 243
10.1.1 De olika transportslagens betydelse ... 244

10.2 Den rättsliga regleringen kring godsbefordran ... 245
10.2.1 Transporträtten har en komplicerad lagteknisk struktur ... 245
10.2.2 Den sjörättsliga regleringen ... 246
10.2.3 Den järnvägsrättsliga regleringen ... 248
10.2.4 Den lufträttsliga regleringen ... 250
10.2.5 Regleringen av landsvägstransporter ... 252

10.3 Fraktavtalets parter och andra avtalsförhållanden ... 253

10.4 Dokument för transporterat gods och deras funktioner ... 255
10.4.1 Dokument vid sjöfraktavtal ... 256
(i) Från certepartier över konossement till sjöfraktsedlar ... 256
10.4.2 Järnvägstransporternas dokumentation ... 257
10.4.3 Transportdokument i lufträtten ... 258
10.4.4 Transportdokument vid landsvägstransporter ... 260
10.4.5 Elektronisk dokumentation ... 261

11 Frakträttslig förfoganderätt ... 263

11.1 Vad som behandlas i detta kapitel ... 263

11.2 Terminologin kring förfoganderätten ... 263
11.2.1 Talerätt och förfoganderätt ... 264
11.2.2 Förfogande genom utlämnande ... 266

11.3 Utvecklingen av förfoganderätten: från materiell rätt till formell legitimation ... 267
11.3.1 Handelsmönster i äldre dagar ... 267
11.3.2 Framväxten av en förfoganderätt inom sjörätten ... 268
(i) Kopplingen till dokumentet som representant för godset ... 268
(ii) Utvecklingen när inget dokument som representerar godset utfärdats ... 271
(iii) Nordiska regler om förfoganderätt påverkades av världshandeln ... 273
(iv) Fullständig reglering i förslag till ny konvention ... 274
11.3.3 Detaljreglerad förfoganderätt vid järnvägstransporter ... 275
11.3.4 Utvecklingen av förfoganderätten inom andra transportslag ... 276

11.4 Förfoganderättens funktioner ... 277

11.5 Förfoganderättens olika beståndsdelar ... 278
11.5.1 Förfoganderätt vid sjötransporter ... 278
(i) Förfoganderätt under ett certeparti ... 278
(ii) Förfoganderätten under ett konossement bestäms av dokumentets representativa funktion ... 279

(iii) Om fraktsedel utställts anger lagen en möjlighet att anvisa en ny mottagare ... 280
(iv) Förfoganderätt även om inget dokument utställts ... 281
11.5.2 Innehållet av förfoganderätten vid andra transportsätt ... 281
11.5.3 Sammanfattning av förfoganderättens innehåll ... 283

11.6 Begränsningar av förfoganderätten ... 284
11.6.1 Förfogandets begränsning genom hävningsinstitutet ... 284
11.6.2 Förfogande och transportavtalets fortbestånd ... 285
11.6.3 Begränsningar angivna i regelverken ... 285
11.6.4 Bevisfrågor angående tillåtet innehåll i anvisningen ... 288

11.7 Är mottagaren förfogandeberättigad? ... 289

11.8 När avsändarens rätt att förfoga över godset under transporten upphör ... 291
11.8.1 Överlämnande av konossement ... 291
11.8.2 Registrering av ny innehavare av elektroniskt konossement ... 294
11.8.3 Överlämnande av fraktsedelns avsändardel ... 294
11.8.4 Avsändaren behåller förfoganderätten när sjöfraktbrev eller liknande dokument används ... 298
11.8.5 Avtal om förfoganderättens övergång ... 298
(i) Avtalsfriheten vid sjötransporter ... 299
(ii) Avtalsfriheten vid järnvägstransporter är begränsad ... 301
(iii) Parterna kan avtala om förfoganderättens övergång vid andra transportsätt om ändringen är intagen i fraktsedeln ... 302
(iv) Slutsats: avsändaren kan avsäga sig förfoganderätten ... 305
11.8.6 Mottagaren gör sin rätt gällande på bestämmelseorten ... 305
11.8.7 Förfoganderätten kan gå åter till avsändaren ... 308

11.9 Utlämningsmekanismen ... 309
11.9.1 Certepartifart ... 310
11.9.2 Konossementets utlämningsmekanism ... 310
(i) Presentationsdoktrinen ... 311
(ii) Undantag från presentationsdoktrinen ... 312
(iii) Övriga fall - presentationsdoktrinen upprätthålls ... 314
11.9.3 Utlämningsmekanismen när konossement inte används ... 317

11.10 Rättsföljder av ett förfogande ... 318
11.10.1 Inledning ... 318
11.10.2 Fraktförarens ersättningsskyldighet ... 319
11.10.3 Ersättningsansvarets utformning ... 319
11.10.4 Den skadeberättigade ... 320
11.10.5 Skada och skadeberäkningen ... 321
11.10.6 Fraktförarens ersättningsskyldighet när fraktsedelsdubbletten inte förevisats ... 322
11.10.7 Ersättningsansvaret när fraktföraren annars inte iakttagit förfoganderättsreglerna ... 324
11.10.8 Utlämningsansvaret ... 325
11.10.9 Globalbegränsning ... 327
11.10.10 Kolli- och kilobegränsning ... 328
11.10.11 Preskription ... 331
11.10.12 Fraktförarens regressmöjlighet ... 334

12 När stoppningsrätten upphör under en godstransport 337

12.1 Slutpunkt och utövande av stoppningsrätt 337

12.2 Fraktförarens ställning som mellanman 337
12.2.1 Självständiga fraktförare och stoppningsrätt 338
12.2.2 Vem som anlitat fraktföraren saknar betydelse för utövandet av stoppningsrätten 340

12.3 Betydelsen av olika former av befraktning 343
12.3.1 Några sinistra situationer 344
(i) Köparen som ägare till transportmedlet 344
(ii) Köparen som skeppslegotagare 344
(iii) Säljaren som skeppslegotagare 345
(iv) Säljaren befraktar ett av köparen ägt fartyg 346

12.4 Säljarens stoppningsrätt är oberoende av vem som har förfoganderätt 346
12.4.1 Vad säger de köprättsliga reglerna? 347
12.4.2 Den uttryckliga regeln i sjölagen 347
12.4.3 Stoppningsrättens förhållande till förfoganderätt vid järnvägstransporter 348
12.4.4 Förhållandena vid andra transportsätt 350
12.4.5 Slutsatser beträffande stoppningsrättens förhållande till förfoganderätten 351

12.5 Stoppningsrätten kan utövas under hela transporten 352

12.6 Utlämning av last och stoppningsrätt 353

12.7 Varor som förvaras efter transport 355
12.7.1 Lagerhållning på grund av tullklarering m.m. 356
12.7.2 Delar av varorna hemtagna 358

12.8 Betydelsen av transportdokumenten 360

12.9 Godset hos speditören 362
12.9.1 Speditörens tjänster förändras 363
12.9.2 Bedömning av slutpunkten efter uppdragets innehåll 364

12.10 Säljarens meddelande till fraktföraren om stoppningsrätt 368

13 Stoppningsrättens verkan i fraktförhållandet 371

13.1 Bakgrund till frågeställningen 371
13.1.1 Fraktförarens dilemma – krav från flera håll 371

13.2 Fraktföraren kan vara skyldig att följa en stoppningsanvisning 373
13.2.1 Fraktföraren är endast förpliktad enligt fraktavtalet om inte annat framgår uttryckligen av lag 373
13.2.2 Varför 61 § andra stycket köplagen finns 374
13.2.3 Materiell rätt som slagits fast genom säkerhetsprocessuell åtgärd 374
13.2.4 Situationen när konossement överlämnats till köparen 375
13.2.5 Varför regeln om stoppningsrätt finns i sjölagen 376

13.2.6 Fraktförarens onda tro bryter utlämningsskyldigheten 377
(i) Starka sakliga skäl finns mot att ond tro skall tilläggas betydelse för stoppningsrätten 380
(ii) Stränga krav för att anse fraktföraren vara i ond tro 382
13.2.7 Fraktförarens skadeståndsskyldighet när säljaren utövar stoppningsrätt 383
13.2.8 Sammanfattning – systemet går inte ihop 384

13.3 Hur man löser dilemmat i praktiken 385

DEL V STOPPNINGSRÄTTENS STÄLLNING MOT SAKRÄTTSLIGA FÖRVÄRV I LASTEN

Sammanfattning 387

14 Stoppningsrätt mot äganderättsförvärv 389

14.1 Konfliktsituationer när säljaren stoppar varorna 389

14.2 Grundsituationen: säljaren har godset 389

14.3 Varorna har lämnats över till köparen 390

14.4 Tredje man har varorna 391
14.4.1 Säljaren som tredje man 392

14.5 Vidareförsäljning av varor under ett konossement 393

15 Säljarens stoppningsrätt mot säkerhetsrätt i last 397

15.1 Inledning 397

15.2 Olika typer av säkerhetsrätt i last 397
15.2.1 Sjöpanträtt i last 398
15.2.2 Retentionsrätt 399
15.2.3 Avtal om säkerhetsrätt i transporterad last 402
(i) Lien-klausuler i fraktavtal 402
(ii) Bärgarens säkerhetsrätt enligt avtal 406
(iii) Säkerhetsrätt för terminaloperatörer 407
(iv) Speditörens panträtt 409

15.3 Några för den transportanknutna säkerhetsrätten gemensamma frågor 412
15.3.1 Säkerhetsrätten upphör när godset lämnas ut 412
15.3.2 Ställande av säkerhet 414
15.3.3 Kravet på konnexitet vid sjöpanträtt och retentionsrätt 415
15.3.4 Innebörden av transportanknuten säkerhetsrätt 415

15.4 Stoppningsrätten står sig mot transportanknuten panträtt 416
15.4.1 Panträtt mot uppdragsgivaren 416
15.4.2 Säljarens stoppningsrätt kontra panträtten i förhållande till köparen 417
15.4.3 Varför säljarens stoppningsrätt går före panträtt i godset 420

15.5 Stoppningsrätten står sig inte mot säkerhet för kostnader nedlagda på godset ... 423

15.6 Stoppningsrättens förhållande till kvittning ... 424
15.6.1 När huvudfordran förvärvas vid stoppningsrätt ... 425
15.6.2 Stoppningsrätt kan utövas i surrogat till varan ... 426
15.6.3 Kvittning av fordran mot stoppningsvara är inte möjlig ... 427
15.6.4 Kvittning efter säkerhetsrealisation är möjlig ... 428

15.7 Godsfinansiärens panträtt i varor ... 429
15.7.1 Förvärv av panträtt genom denuntiation ... 429
15.7.2 Stoppningsrätten står sig om varorna inte överlämnats till panthavaren ... 432

15.8 Pantsättning av last mot negotiabla dokument ... 434
15.8.1 Tradition av dokumentet ger sakrättsligt skydd... ... 435
15.8.2 ... och utsläcker säljarens stoppningsrätt ... 436
15.8.3 Pantförskrivning och tradition av konossement i handeln ... 437
15.8.4 Bankens behov av säkerhet kontra köparens behov av varorna ... 438

DEL VI AVSLUTANDE SYNPUNKTER PÅ STOPPNINGSRÄTTEN I SVENSK RÄTT

Sammanfattning ... 441

16 Hur stoppningsrätten bör fungera vid godstransporter ... 443

16.1 Problem med stoppningsrätt under godstransport ... 443

16.2 Behövs stoppningsrätten? ... 444
16.2.1 Suspensionsregeln behövs ... 446
16.2.2 Reglerna om stoppningsrätt under godstransport bör ändras ... 447

16.3 Utgångspunkter för en förändrad reglering ... 449

16.4 Ett tydliggörande av fraktförarens roll är inte nog ... 450

16.5 Att befästa avtalens oavhängighet är ett steg på vägen ... 452

16.6 Förfoganderätten bör bilda utgångspunkt ... 454
16.6.1 Nödvändiga förändringar i regelverket ... 454
(i) Vilka köprättsliga ändringar som är nödvändiga ... 455
(ii) Ändringar i transporträttslig lagstiftning ... 456
16.6.2 Klarare reglering för inblandade parter ... 456
16.6.3 Samordning i en skärningspunkt ... 457

Stoppage in transit – summary in English ... 461

Förkortningar ... 469

Källförteckning ... 475

Officiella publikationer ... 475
Betänkanden och utländska officiella källor ... 475
Riksdagstryck ... 478
Nytt Juridiskt arkiv, avd. II ... 479
Förarbeten internationella överenskommelser ... 480

Litteratur ... 482

Rättsfall ... 505
Sverige ... 505
Nytt Juridiskt Arkiv avd. I ... 505
Schmidt's Juridiskt Arkiv ... 507
Naumanns tidskrift ... 507
Rättsfall från hovrätterna ... 507
Opublicerade ... 507
Danmark ... 507
Ugeskrift for Retsvæsen ... 507
Højesterets Voteringsprotokoller ... 508
Nyt Juridisk Archiv ... 508
Juristens Domssamling ... 509
Finland ... 509
Avgöranden av Högsta domstolen ... 509
Redovisade i JFT ... 509
Norge ... 509
Norsk Retstidende ... 509
Rettens gang ... 510
Amerikas förenta stater ... 510
England ... 510
Frankrike ... 511
Internationella domssamlingar ... 511
European Transport Law ... 511
Nordiske domme i sjøfartsanliggender ... 511
Transportrecht ... 512
UNILEX ... 513
Zeitschrift für den internationalen Eisenbanverkehr ... 513
Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht ... 513

Sakregister ... 515

DEL I
INTRODUKTION

Sammanfattning

När ett köpeavtal ingås exponerar sig parterna för risken att avtalet inte uppfylls på rätt sätt. En risk som kan aktualiseras är att det vederlag som skall erhållas i utbyte mot den egna prestationen uteblir. Den grundläggande möjligheten en part har för att skydda sig mot sådana risker är att inte lämna ut sin egen prestation annat än när motparten presterar samtidigt. Stoppningsinstitutet kompletterar denna grundläggande samtidighetsprincip i sådana fall där prestationerna inte skall utväxlas mot varandra och används för att hindra att en parts prestation lämnas ut till motparten för de fall man kan förutse att motprestation inte kommer att ske enligt avtalet.

Stoppningsrätten aktualiseras i praktiken främst när gods skall transporteras. Detta kommer sig av att risken för uteblivet vederlag ökar ju längre tid som går mellan avtalsslutet och fullgörelsen. Eftersom en transport förlänger denna tidsperiod ökar risken för att förhållandena skall ändras så att prestation inte kommer att ske. Därför blir en huvudfråga vilka rättsliga befogenheter som finns för att parterna skall kunna skydda sig mot dessa risker under en transport. Dessutom ökar komplexiteten av reglerna ju fler parter som deltar i transaktionen vilket försvårar utövandet av stoppningsrätten.

Reglerna om stoppningsrätt har inte vuxit fram fristående från samhället i övrigt. Den samhällsutveckling som skett påverkar rent faktiskt de ändamål och funktioner som kan sägas ligga till grund för reglerna. Vid en motsättning mellan olika regelsystem blir därför en värdering av stoppningsinstitutets ändamål eller funktion en viktig faktor.

Min tes är att stoppningsinstitutet mot bakgrund av samhällsutvecklingen är föråldrat. Behovet av det kan därför starkt ifrågasättas. Om stoppningsrätt under godstransport skall kunna utövas över huvud taget är det viktigt att stoppningsinstitutet är synkroniserat med andra rättigheter som finns inom transporträttslig eller annan lagstiftning. Stoppningsrätten

är emellertid inte samordnad på detta sätt och därför uppkommer en rad praktiska problem när stoppningsrätten skall utövas.

Mot bakgrund av denna tes blir forskningsuppgiften att beskriva och analysera stoppningsinstitutets gränser, dvs. hur länge säljaren har möjlighet att utöva denna rätt. Stoppningsrätten studeras särskilt utifrån vissa underliggande problemområden. Ett första sådant är förhållandet mellan säljarens stoppningsrätt och köparens skydd mot säljarens borgenärer. Ett andra område är fraktförarens ställning när stoppningsrätten utövas, särskilt med hänsyn till förfoganderätten och utlämningsansvaret vid en godstransport. Slutligen kan stoppningsrätten påverkas av andra sakrätter vilka kan göras gällande i de sålda varorna

1 Presentation av ämnet för undersökningen

1.1 Stoppningsinstitutet som en del i ett avtalsmönster

Stoppningsinstitutet kan beskrivas som en del av ett avtalsmönster kring ett köpeavtal. I de flesta köp som en person kommer i kontakt med i sitt civila värv är endast en säljare och en köpare involverade. Under sådana förhållanden är genomförandet av köpet sällan komplicerat. I andra fall är förhållandena inte så enkla eftersom olika tredje män är inblandade. Det kan t.ex. vara så att parterna inte själva kan finansiera köpet utan att en kreditgivare blir inblandad. I vissa situationer engageras banker för att dessa skall sköta betalningsrutinerna.

I många fall krävs att en såld vara skall transporteras mellan säljaren och köparen för att prestationerna skall kunna fullgöras. Under sådana förhållanden anlitas ofta en självständig fraktförare och det sluts ett fraktavtal i vilket fraktföraren åtar sig att föra varan till ett visst ställe där den skall lämnas ut till rätt mottagare. Fraktavtalet är ett självständigt avtal i förhållande till köpeavtalet och måste kunna genomföras utan särskild hänsyn till andra avtal. Fraktföraren är inte beroende av det inbördes förhållandet mellan säljaren och köparen. Trots detta kan fraktföraren komma att påverkas om avvecklingen av köpeavtalet inte fungerar som det var tänkt.

Tillsammans bildar olika avtal ett kommersiellt mönster där parterna på ett lojalt sätt förväntas samverka i ett nät där gods eller dokument skall möta betalning på ett friktionsfritt sätt för att undvika risk för ekonomiska förluster.

Den ekonomiska utvecklingen under de senaste hundra åren har lett till alltmer komplicerade nät av avtal. För att motverka att ekonomiska risker utlöses i samband med sådana avtalskonstruktioner har det efter hand utvecklats olika rättsliga lösningar. Detta har medfört en rad intrikata rättsfrågor i gränslandet mellan olika avtalsområden. Ett av de första sätt att skydda sig som utvecklades var stoppningsinstitutet. Det kan fortfarande användas av en part i ett köpförhållande för att hindra att hans eller

hennes prestation lämnas ut när det kan förutses att motparten inte kommer att kunna fullgöra en väsentlig del av sin prestation enligt avtalet.

1.2 Vederlagsintresse – vederlagsrisk

För att kunna undersöka stoppningsrätten, och framför allt för att förklara institutets bakomliggande ändamål, måste man ha klart för sig vilka intressen som står på spel i samband med en transaktion som grundar sig på ett köp och som innefattar en transport.

Det förefaller närmast som ett överflödigt påpekande att parterna i ett köpförhållande har intresse av att få vederlag för den prestation de skall utföra. Detta s.k. vederlagsintresse måste ses som anledningen till att avtalet ingicks. Mot vederlagsintresset står en risk för att inte få vederlag, dvs. en vederlagsrisk.

Vederlagsrisken tenderar att öka ju längre tid som förflyter mellan det att avtalet ingicks och uppfyllelsen av prestationen som ålagts en part enligt avtalet. I detta sammanhang blir avstånd en faktor av stor betydelse. Avståndet mellan parterna, och den därav följande nödvändigheten av en förflyttning av varan, ger upphov till tidsutdräkt som ökar ju längre avståndet är. Det kan således konstateras att transport av sålda varor medför särskilda risker som måste hanteras av inblandade parter.

Vederlagsrisken omfattar flera typer av risker. Den som närmast ligger till hands är risken för att varan förstörs eller försämras. Denna s.k. sakrisk är dock inte den enda risk som uppkommer vid ett köpförhållande.

Den vederlagsrisk som här skall undersökas är i stället risken för att en part inte får det parten skall ha enligt avtalet trots att den egna prestationen fullgjorts. Sett ur säljarens synvinkel utgör en mycket konkret risk att betalningen uteblir för den levererade varan. Den uteblivna betalningen riskerar säljaren antingen på grund av köparens ekonomiska situation, den s.k. insolvensrisken, eller på grund av att köparen saknar vilja att betala. Sett ur köparens synvinkel uppkommer motsvarande risk för det fall köparen betalar i förskott och inte får varan på grund av insolvens eller ovilja från säljarens sida.

1.3 Lagens modell för att undvika vederlagsrisker

Köplagarna har givit vissa regler för hur parterna i ett köpförhållande skall kunna undvika vederlagsriskerna. Utgångspunkten när prestation sker genom avlämnande direkt till motparten är att ingen av parterna skall behöva prestera utan att motparten också gör det, den s.k. samtidighetsprincipen.

Denna grundbult[1] i regelverket framgår av 10 § första stycket och 49 § första stycket köplagen (1990:931) samt artikel 58(1) konventionen om internationella köp av lösa saker (CISG). Det är hart när omöjligt att tänka sig någon annan utgångspunkt.

Vid köp som inte fullgörs på detta direkta sätt är det dock inte möjligt att upprätthålla samtidighetsprincipen. För att det skall vara möjligt att avveckla en transport kan man välja att antingen lägga hela risken på säljaren eller hela risken på köparen. Den köprättsliga regleringen intar här en mellanställning för att garantera en rimlig balans mellan parternas behov av säkerhet.

Vid transportköp sker kontraktsmässig prestation genom att säljaren lämnar varan för transport. Säljaren kan vid transportköp inte låta bli att avlämna varan på grund av att köparen inte har betalat. Genom avlämnandet faller emellertid hela risken för händelser under transporten på köparen. Säljaren kan dock hindra att varan eller dokument som svarar mot den lämnas ut till köparen. Köparen måste betala varan när säljaren kräver betalning. Köparen är dock inte skyldig att betala varan förrän den hålls honom tillhanda t.ex. för undersökning. Dessa bestämmelser framgår av 10 § andra stycket och 49 § köplagen samt artikel 58(1) CISG.

Såsom lagens modell presenterats ovan kan man undra var stoppningsrätten kommer in. Avlöper allt enligt modellen uppstår inget behov av att stoppa varan från att lämnas ut eller att hålla inne betalningen. Emellertid är lagen dispositiv och avtalas i många fall bort. Det är inte ovanligt att man, oavsett leveransvillkoren, levererar varan eller överlämnar dokument som ger köparen kontroll över varan tidigare än betalning erläggs. Vi har då ett kreditköp och det är först i sådana situationer som stoppningsrätten framstår som ett självständigt institut.

1.4 Författningsbestämmelser om stoppningsrätten

Som den historiska översikten (kapitel 3) visar kan regleringen av stoppningsrätten upptas på olika ställen i rättsordningen beroende på vilket perspektiv lagstiftaren väljer att lägga vikt vid. Köplagen har ett stadgande i 61 § som skall presenteras här. För de internationella köpen gäller artikel 71 CISG. Vid konsumentköp saknas uttryckliga regel om stoppningsrätt. Detta medför speciella komplikationer vilka skall beröras. Slutligen finns vissa särregler i sjölagen (1994:1009). Samtliga regler som utifrån ett svenskt perspektiv har beröring med stoppningsrätten skall presenteras i detta avsnitt.

---

[1] Selvig, Kjøpsrett s. 61 kallar det för "grunnsteinen".

1.4.1 Köplagens reglering av stoppningsrätten

Köplagen har i stora stycken utformats efter mönster från konventionen om internationella köp av lösa saker.[2] Detta gäller också reglerna om stoppningsrätt. Stoppningsrätten finns i svensk köprätt upptagen 61 § köplagen. Bestämmelsen ger till en början en part rätt att inställa fullgörelsen och hålla inne sin prestation. För att det skall vara möjligt att utöva stoppningsrätten måste vissa rekvisit enligt första stycket vara uppfyllda. Sålunda skall en parts handlingssätt eller ekonomiska förhållanden vara sådana, att det finns starka skäl att anta att han eller hon inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser. I förhållande till tidigare rätt är detta en utvidgning.[3]

Så länge förhållandena är sådana som beskrivs i paragrafen kan stoppningsrätt utövas. Regeln innebär däremot inte att parten helt kan avbryta prestationen. Detta skulle innebära att avtalet hävdes vilket inte regleras av förevarande paragraf utan av 62 § köplagen. I stället innebär stoppningsrätten en temporär frysning av fullgörelsen. Första stycket reglerar förhållandet fram till dessa fullgörelsen har uppfyllts. Detta sker i allmänhet i samband med avlämnandet. Om avlämnandet och överlämnandet inte sammanfaller på grund av att varan skall transporteras regleras situationen inte av första utan av andra stycket.

Enligt 61 § andra stycket köplagen har säljaren rätt att hindra att varorna lämnas ut till köparen trots att de sänts iväg med en transport. Tillämpningsområdet för andra stycket är enligt ordalydelsen mycket begränsat. De stoppningsgrundande omständigheterna måste ha uppstått sedan godset sänts iväg.[4] Denna begränsning skall inte övertolkas. Det skulle förvåna om säljaren förlorade sin möjlighet att utöva stoppningsrätten om förutsättningarna härför förelåg redan innan varorna sändes iväg, men säljaren inte utnyttjade sin rätt förrän varorna sänts iväg. Det måste i detta fall vara upp till säljaren om denne vill sända iväg godset och riskera extra kostnader när stoppningsrätten utövas. Det finns alltså – ordalydelsen i de båda styckena till trots – ett starkt samband mellan första och andra stycket.

Säljaren kan utöva sin stoppningsrätt även om varorna skickats iväg med en transport och även om dokument för varan överlämnats till köparen efter transporten. Detta följer redan av första stycket för det fall avlämnandet skall ske hos köparen. Om t.ex. en klausul från D-gruppen av INCOTERMS används är således första stycket av bestämmelsen tillämpligt. Även reglerna i 10 § köplagen respektive artikel 58 CISG kan åberopas av den stoppande parten.

---

[2] Prop. 1988/89:76 s. 24.

[3] Almén § 39 vid not 2a.

[4] Honnold § 390.

Reglerna i bestämmelsens andra stycke markerar att stoppningsmöjligheten fortsätter under transporten. När köparen fått godset utlämnat till sig upphör dock säljarens rätt. I förhållande till äldre rätt innebär regeln i andra stycket inte någon egentlig nyhet. Tidigare talade man dock om köparens besittningstagande som det avgörande.

I de två sista styckena av paragrafen har intagits nya regler i förhållande till de äldre skandinaviska köplagarna. I tredje stycket har intagits en regel som innebär att den part som vill utnyttja stoppningsrätten måste underrätta motparten om detta. Försummar parten detta kan han eller hon bli ersättningsskyldig för den skada som åsamkats motparten. I fjärde stycket har intagits en regel om att stoppningsrätten upphör när motparten ställer godtagbar säkerhet för sitt fullgörande.[5]

1.4.2 Finns stoppningsrätt vid konsumentköp?

I konsumentköplagen (1990:931) finns ingen uttrycklig bestämmelse om stoppningsrätt. Detta kan tyckas märkligt med tanke på att man vid införandet av lagen ansåg att lagen i princip skulle innehålla en uttömmande reglering. Köplagen utformades också utifrån en princip om att reglerna i konsumentköplagen ensamt skulle komma till användning vid konsumentköp.[6] Departementschefen gjorde några uttalanden i förarbetena till de köprättsliga lagarna som tyder på att en analogi från konsumenttjänstlagen (1985:716) är naturligare än en analogi från köplagen.[7] Nu saknar emellertid också konsumenttjänstlagen regler om stoppningsrätt varför någon analogi beträffande stoppningsrätt inte är möjlig från den lagen.

Som regel försiggår konsumentköpet över disk och varan lämnas ut mot betalning. Det uppstår i sådana fall inget behov av stoppningsrätt. Den nya tekniken har dock medfört en utveckling som gör det tänkbart att stoppningssituationer kan uppkomma i större omfattning också vid konsumentköp.

Inom den utredning som lade fram det förslag, vilket låg till grund för konsumentköplagen, diskuterades huruvida man kunde tänka sig vissa analogier från köplagen. Härvid framkom en positiv inställning.[8] I litteraturen har frågan också uppmärksammats och det finns uttalanden som stödjer en uppfattning att analog tillämpning är möjlig.[9]

Det hade varit önskvärt att det i propositionen till konsumentköplag gjorts några klara uttalanden huruvida analog tillämpning av köplagen var

---

[5] SOU 1976:66 s. 197 f.

[6] Se uttalandena i prop. 1989/90:89 s. 23.

[7] Prop. 1988/89:76 s. 25 och prop. 1989/90:89 s. 24.

[8] SOU 1984:25 s. 93 och 225 ff.

[9] Herre, Konsumentköplagen s. 473 ff.

avsedd.[10] Det förefaller enligt min mening rimligt att man i stoppningssituationer gör analogislut från köplagen om detta skulle bli aktuellt i konsumentförhållanden. Det naturliga är, trots vad som uttalas i propositionen, att detta är möjligt, särskilt mot bakgrund av att man kan se stoppningsrätten som ett utflöde från en mer allmän princip om rätt att hålla inne prestation för det fall motparten inte fullgör sin del av avtalet. Samtidighetsprincipen är grundbult vid fullgörelse av respektive parts prestation även vid konsumentköp.

1.4.3 Stoppningsrätten vid internationella köp

Den svenska stoppningsregeln i 61 § köplagen är utformad efter motsvarande bestämmelse i artikel 71 CISG. Det kan därför finnas anledning att redovisa också denna regel i detta sammanhang. Reglerna om stoppningsrätt i konventionen om internationella köp av lösa saker går tillbaka på stadgandet i artikel 73 ULIS.[11] I denna artikel i konventionen om enhetlig lag om internationella köp av lösa saker (uniforma köplagen) regleras tre saker. För det första tas det ställning till vid vilka tillfällen stoppningsrätten kan utövas. För det andra regleras säljarens stoppningsrätt vid godstransport och vad som händer om transportdokument utställs för godset. Denna regel hämtades från den nordiska köplagen och kunde således ha tillämpats utan större problem i andra länder.[12] Slutligen regleras också huruvida stoppningsrätt kan utövas om transportdokument överlåtits på tredje man. Detta innebär att bestämmelsen, utöver förhållandet mellan parterna i köpförhållandet, reglerar tredje mans rätt.[13]

Konventionen om internationella köp av lösa saker motsvarar i stort den reglering som finns i uniforma köplagen. Artikel 71 CISG är indelad i tre stycken av vilka det första tar upp förutsättningarna för stoppningsrätt. Dessa motsvarar i stort vad som sagts beträffande förutsättningarna i den svenska köplagen.

Förutsättningarna för tillämpning av bestämmelsen har klargjorts något i förhållande till uniforma köplagen.[14] I artikel 71(1) CISG föreskrivs tre alternativa rekvisit för att utlösa tillämpning av reglerna om innehållande. Motpartens svårighet att prestera skall vara en följd av en allvarlig försämring i motpartens möjlighet att prestera eller av motpartens kreditvärdighet eller motpartens handlande vid förberedelse eller utförande av prestationen.

---

[10] Lagrådet i prop. 1989/90:89 s. 177 och Karlstedt i JT 2000/01 s. 692 ff.

[11] Bennet i Bianca & Bonell s. 514 och 516 samt Hellner, Kontraktsrätt 2 s. 162.

[12] Records and Documents II s. 68 och Hellner PM s. 93.

[13] Se vidare Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 39 Rn. 58.

[14] Bennet i Bianca & Bonell s. 514 ff.

Andra stycket av artikel 71 CISG om säljarens stoppningsrätt under godstransport motsvarar andra stycket i den svenska köplagen. Skillnaden mot uniforma köplagen är att rättsverkningar för tredje man inte regleras i konventionen om internationella köp av lösa saker. Det framgår också av andra stycket sista meningen att reglerna endast rör förhållandet mellan säljaren och köparen.

Tredje stycket av artikel 71 CISG reglerar en skyldighet att ge notis för den part som avser att använda sig av stoppningsmöjligheten. Detta måste ske bl.a. för att möjliggöra för motparten att ställa säkerhet.

Utformningen av 61 § köplagen är som framgår i stora delar likartad med artikel 71 CISG.[15] I sakligt hänseende motsvarar reglerna också varandra. I ett hänseende föreligger dock en skillnad. De svenska reglerna saknar påpekandet i artikel 71(2) sista meningen CISG om att reglerna hänför sig endast till förhållandet mellan säljare och köpare. Detta framgår nu, förutom direkt av artikel 71, också av artikel 4 CISG.

1.4.4 Sjölagens reglering av stoppningsrätten

Den allmänna regeln om stoppningsrätt under godstransport i köplagen kompletteras med en särskild regel i fall där konossement utställts. För svensk rätts del finns ett stadgande i 13 kap. 57 § (307)[16] sjölagen. Köplagen reglerar i 61 § andra stycket stoppningsrätten när varorna sänts i väg. Lagen ger säljaren en möjlighet att stoppa dem även om köparen fått ett transportdokument avseende varorna. Stadgandet i 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen anknyter till detta och upprepar regeln, men gäller endast för det fall transportdokumentet är ett konossement. I andra stycket av stadgandet sägs att den rätt som säljaren har att stoppa godset trots att ett konossement utgetts inte gäller i förhållande till en tredje man som i god tro förvärvat ett konossement som är löpande eller gäller enligt order.

Den sammanflätning av köpe- och transportavtalet som sker i bestämmelserna är något olika vad avser dokumenten. Sjölagen är klar nog. Den nämner endast konossement och kan endast tillämpas när ett sådant dokument utfärdats. I köplagen anges att stoppningsrätten är bevarad även om "köparen tagit emot transportdokument avseende varan" vilket omfattar många andra typer av dokument än konossement. Det omfattar som jag förstår saken även t.ex. sjöfraktsedlar också i de fall de inte är nödvändiga för godsets utlämnande.

---

[15] Artikel 71 CISG finns översatt i prop. 1986/87:128.

[16] Paragraferingen i sjölagen blev en komplicerad nordisk lösning. I Sverige och Finland har lagen fått en strikt kapitelindelning där varje kapitel börjar med 1 §. I Danmark och Norge har man valt en löpande paragrafering genom hela sjölagen. För att underlätta läsningen för mina nordiska vänner sätter jag den norska och danska numreringen inom parentes vid hänvisningar till sjölagen.

Formuleringen är annorlunda än den som fanns i den skandinaviska köplagen. Där angavs de relevanta dokumenten vara konossement eller "fraktsedel som är så inrättad att säljaren efter dess utgivande till köparen ej över godset äger förfoga". Detta är som jag ser det en något snävare mängd av dokument än de som avser godset. Den förra mängden omfattar endast avsändarexemplaret eller dubbletten[17] av fraktsedeln vid luft-, landsvägs, och järnvägstransporter medan den senare mängden också omfattar sjöfraktsedlar som inte har samma verkan vad gäller förfoganderätten. Köplagens formulering avviker också från vad som sägs i konventionen om internationella köp av lösa saker. Där anges att stoppningsrätten är bevarad även om köparen innehar ett dokument som ger honom rätt att få varan (the buyer holds a document which entitels him to obtain [the goods]).

1.5 Forskningsuppgiften

Forskningsuppgiften kan nu närmare bestämmas. Som framgått är det stoppningsinstitutet som är föremålet för undersökningen. Emellertid skall en aspekt av institutet undersökas särskilt. Undersökningens huvudsyfte kan sålunda beskrivas enligt följande:

- Undersökningen går ut på att beskriva och analysera stoppningsinstitutets gränser, dvs. hur länge en part har möjlighet att utöva stoppningsrätten.

För att kunna fullgöra denna övergripande uppgift har jag angripit frågan utifrån vissa underliggande problemområden. Dessa kan beskrivas enligt följande.

- Förhållandet mellan säljarens stoppningsrätt och köparens skydd mot säljarens borgenärer, dvs. köparens borgenärsskydd.
- Transportörens situation när stoppningsrätten utövas, särskilt med hänsyn till förfoganderätten och utlämningsansvaret vid en godstransport.
- Förhållandet mellan stoppningsrätten och andra sakrätter som kan göras gällande i de sålda varorna.

Syftet är att undersöka de gränsområden där stoppningsrätten möter andra rättsliga företeelser vilka kan påverka stoppningsrättens slutpunkt. Undersökningen kommer att koncentreras till områdena mellan olika avtals-

[17] Verkan av dessa dokument för förfoganderätten behandlar jag till i avsnitt 10.4 och kapitel 11.

konstellationer eller rättsområden. Genom att rikta särskild uppmärksamhet mot reglerna kring stoppningsrätt under godstransport har undersökningen också måst följas upp med en diskussion kring sådana frågor som rör intressen i själva godset.

Stoppningsrätten enligt köplagen intar en viktig utgångspunkt för undersökningen. En uppgift är därför att analysera under vilka förutsättningar stoppningsrätten kan användas. Härvid kommer jag att utgå från den lagreglering och rättstillämpning som finns beträffande stoppningsrätten. Till en början skall jag behandla frågan om vem som kan utnyttja stoppningsrätten. Därefter kommer jag att behandla vilka omständigheter som utlöser rätten att företa en stoppning. Är det bara fall där vederlaget riskeras eller är det även andra fall som faller under regelns tillämpning? Vidare måste uppmärksammas huruvida det finns några formella förutsättningar för att stoppningsrätten skall kunna användas.

Genom utövande av stoppningsrätten skapas verkningar in på andra rättsområden. Härigenom påverkas andra avtal i det nät som ett köpeavtal ger upphov till. Vid köp av varor som skall transporteras är det förhållandet mellan stoppningsrätten och den transporträttsliga förfoganderätten som är av intresse. Genom transporten är det fraktföraren som har varorna i sin vård. Frågan är om och hur transportörens ställning påverkas när säljaren utövar stoppningsrätten. I samband med att detta analyseras behandlar jag också transportdokumentens betydelse för möjligheten att förfoga över godset. Vissa dokument sägs vara representanter för varan. En person kan förfoga över varan endas för det fall han eller hon innehar dokumentet och varan skall utlämnas endast till den som kan uppvisa dokumentet. Om ett sådant dokument överlämnats till köparen är det möjligt att – trots ordalydelsen av bestämmelsen i 61 § andra stycket köplagen – argumentera för att säljaren inte kan utöva sin stoppningsrätt. En av uppgifterna är att undersöka huruvida en sådan argumentationslinje är hållbar.

Slutligen syftar framställningen till att öka förståelsen av den verkan som utövande av stoppningsrätten får i förhållande till andra rättigheter som andra parter, vilka är inblandade i transaktionen, kan rikta mot godset. När stoppningsrätten studeras ur denna synvinkel blir uppgiften närmast att undersöka hur stoppningsrätten står sig i förhållande till andra rättigheter i godset. Det är således fråga om stoppningsrättens sakrättsliga verkningar.

Efter en genomgång av olika underliggande problemområden återvänder jag till huvudfrågan. Är stoppningsrätten, och särskilt dess slutpunkt, utformad på ett sådant sätt att den i ljuset av andra regler som berör stoppningsrätten, medverkar till ett sammansatt system. En uppgift är därför att undersöka om detta antagande är riktigt. Min utgångspunkt i arbetet är att så inte är fallet utan reglerna om stoppningsrättens slutpunkt har utformats på ett mindre lämpligt sätt.

Förutsatt att ett antagande om att stoppningsrättens slutpunkt är utformat på ett olyckligt sätt är riktigt, blir frågan om reglerna kan utformas på ett lämpligare sätt. Då kommer balansen mellan skyddet för den bestående positionen och omsättningens intresse att vara avgörande men också förhållandet till andra avtal i det nät som köpeavtalet genererar kommer att tillmätas betydelse.

1.6 Avgränsning av uppgiften

I detta sammanhang kan det vara lämpligt att göra vissa avgränsningar av forskningsuppgiften. Undersökningen utgår från stoppningsrätten under godstransport. Av detta följer att jag enbart berör ena sidan av denna stoppningsrätt. Jag behandlar således endast säljarens stoppningsrätt uttryckligen. Detta kommer sig av att det är godset och transportörens ställning som jag funnit mest intressant. Köparens stoppningsrätt ter sig i och för sig inte annorlunda i sina allmänna delar men en närmare undersökning av hur länge köparens kan utnyttja stoppningsrätten skulle snarast bli en analys av när betalningen skall anses uppfylld. Någon sådan undersökning har jag inte gått in på med hänsyn till min koncentration kring den sålda varan. Detta utesluter inte att jag i vissa fall framhåller skillnader eller likheter mellan köparens och säljarens möjligheter att utöva stoppning.

Eftersom detta arbete har till föremål att undersöka stoppningsrätt under en godstransport kan det redan här framhållas att reglerna om överlåtelse av fast egendom inte kommer att beröras särskilt. Regeln om stoppningsrätt vid fastighetsköp finns upptagen i 4 kap. 26 § jordabalken och motsvarar i stort stoppningsregeln i 39 § 1905 års köplag. Stoppningsrätten vid fastighetsköp kan endast tillämpas om förvärvets fullbordan eller bestånd gjorts beroende av att köpeskillingen betalas av köparen. Saknas sådant förbehåll kan säljaren endast göra gällande rätt till ränta.[18]

Likaså skall man uppmärksamma att jag försöker förstå stoppningsinstitutet genom att sätta det i samband med andra närliggande institut som detentionsrätten och återkravsrätten. Stoppningsrätten är som jag ser det en utlöpare av samtidighetsprincipen. Jag avser dock inte att närmare undersöka vare sig den principen eller detentionsrätten. Den behandlas endast som jämförelse för att förstå stoppningsrätten. Inte heller kommer jag att närmare analysera återkravsrätten.[19] Denna är som jag ser det ett konkursrättsligt institut och studeras närmast inom detta område.[20]

---

[18] För den intresserade kan jag hänvisa till Grauers, Fastighetsköp avsnitt 433 och Westerlind s. 422 ff.

[19] Om den närmare avgränsningen se avsnitt 4.3-4.5.

[20] Möller *passim* har behandlat detta institut i samband med konkursens inverkan på kontraktets fortbestånd. Se också Tuula s. 416 ff.

2 Undersökningens bedrivande

2.1 Inledning

För en person i färd med att skriva ett rättsvetenskapligt arbete skulle det vara behändigt med en given mall för hur undersökningen skall läggas upp. Någon sådan finns inte. Inte heller föreligger någon samsyn eller något gemensamt paradigm. Även om man endast begränsar sig till Norden har man svårt att finna enhetlighet i tillvägagångssättet.[1]

Att inställningen till metodfrågor är splittrad visar sig också i att metodkapitlen i olika verk skiljer sig åt både i omfattning och i innehåll. Detta är särskilt tydligt om man gör en inventering av avhandlingar i de nordiska länderna. I Sverige tycks man ha hamnat i en situation där spänningen mellan två ytterligheter tycks vara särskilt stark. Antingen nämns nästan inte ett ord om metoden eller så har metodkapitlet utvecklat sig till en avhandling i avhandlingen.[2]

Genom den forskningsuppgift jag påtagit mig saknas det skäl att alltför mycket ta upp plats för metodfrågor. Jag menar emellertid att det kan finnas skäl att något beröra sådana frågor som underlättar förståelsen för hur detta arbete kan läsas genom att redovisa min syn på hur forskningsuppgiften skall lösas.

2.2 Rättsvetenskapliga angreppssätt

Vetenskap i modern mening kan sägas vara inbegreppet av våra kunskaper eller förvärvandet av kunskaper, systematiskt förbundna till satser, på de

---

[1] Kuhn s. 15, som var den som myntade begreppet paradigm för samsyn inom en vetenskapsgren, ansåg det tveksamt huruvida de olika samhällsvetenskaperna, dit han räknade juridiken, kunde sägas ha ett fast paradigm. Se om den senare diskussionen i förhållande till juridiken, Aarnio s. 17 ff. och Aarnio, Reason and authority s. 75 ff. och Bruun & Wilhelmsson i SvJT 1983 s. 701 ff.

[2] Jag avstår från att peka ut enskilda verk i detta sammanhang. Varje person som med någon regelbundenhet bläddrar i juridiska avhandlingar kan lätt iaktta de skillnader jag syftar på.

områden som studeras.[3] Emellertid måste ett påpekande göras i anslutning till definitionen. För att en iakttagelse eller insikt skall räknas som vetenskap måste den uppfylla vissa metodologiska krav för att det skall vara möjligt att verifiera eller åtminstone falsifiera de uppställda satserna.

Den verksamhet som praktiseras inom den traditionella rättsvetenskapen kan sträcka sig olika långt. En del nöjer sig med att utföra analysen av reglerna,[4] medan de flesta andra också innefattar en rekommendation till rättstillämparen hur det undersökta problemet skall lösas på lämpligaste sätt enligt författaren. Det inställer sig med den traditionella rättsdogmatiska metoden flera problematiska frågor i relation till det rådande vetenskapsidealet.

Det är inte särskilt förvånande att rättsdogmatiken utsatts för diverse anklagelser om ovetenskaplighet.[5] De från nordiskt sida mest kända är väl Uppsalaskolans angrepp.[6] Kritiken mot rättsvetenskapen grundade sig främst på objektet för de vetenskapliga undersökningarna, dvs. en inriktning mot vad som är gällande rätt är eller om den över huvud taget finns.[7] Vidare har kritik riktats mot den rättsdogmatiska metoden som kan sägas vara ovetenskaplig eftersom den inte är verifierbar[8] och bemängd med värdeomdömen och godtycklighet.[9]

I kölvattnet efter dessa negativa omdömen om rättsdogmatiken följde en rad skriverier fram till mitten av förra århundradet. Därefter inträdde en relativt lugn period som i sin tur ersatts av en mer splittrad bild.[10] Den framträdande skillnaden i synen på metodologi skulle möjligen kunna tolkas på så sätt att de allt längre metodavsnitten som visar sig i vissa av dagens avhandlingar avspeglar en känsla som grundar sig i att juridiken inte riktigt uppfyller kraven på vetenskaplighet. En troligare förklaring är att rättsdogmatiken som metod, i vart fall i ordets snävare mening, för vissa forskare känns trång och att den inte förmår bidra till någon ytterligare förståelse av rättssystemet.

---

[3] Se Fløistad s. 54 f. och Victor s. 34 f.

[4] Rodhe i JT 1996/97 s. 1 ff.

[5] För en översikt se Peczenik, Juridikens metodproblem s. 198 och Victor s. 145.

[6] Hägerström vände sig främst mot rättsvetenskapens metafysiska drag. Lundstedt framhöll ovetenskapligheten.

[7] Se t.ex. Hedenius s. 96 ff. och Ross, Rätt och rättfärdighet s. 22 ff.

[8] Strömholm s. 75.

[9] Se t.ex. Glavå s. 50 ff.

[10] Indelningen är grovt tillyxad. Se vidare t.ex. Bruun & Wilhelmsson i SvJT s. 705, Frändberg s. 65 och Glavå s. 30.

2.3 Angreppssättet i detta arbete

Den forskningsuppgift som jag tagit mig för att utföra utgår från en beskrivning och analys av de problem som uppkommer vid stoppningsrättens yttre gräns i förhållande till andra rättsliga institut. I detta arbete används ett angreppssätt som kan sägas gå ut på att systematisera, analysera och tolka den rättsliga regleringen med anknytning till stoppningsinstitutet.[11] Analysen sker utifrån de problem som kan uppkomma i praktiken.

Ett sådant angreppssätt behöver, trots vad som hittills antytts beträffande den traditionella rättsvetenskapliga metodens svagheter, inte innebära att man måste ge upp försöken att ändå använda sig av en sådan metod. Mot positivismens vetenskapsideal kan också framhållas att de "sanningar" som genereras genom iakttagelser i den fysiska världen inte täcker samtliga de iakttagelser som är möjliga.

Inom rättsvetenskapen har under senare år förts en omfattande diskussion om vad den civilrättsliga forskningen bör syssla med.[12] Om man skall sammanfatta denna diskussion tycks man i allt större utsträckning ta hänsyn till forskningsresultat som ligger utanför den traditionellt dogmatiska forskningen. Detta kan förklaras på många olika sätt. För mina begränsade syften räcker det emellertid att konstatera att det är möjligt att föra in material som inte omedelbart kan sägas hänförlig till den traditionella rättskälleläran. Detta är särskilt tydligt vid oklara fall eller vid kollisioner mellan två normer.

Det blir således vid oklara fall mer fråga om en argumentering kring den lämpligaste lösningen där det är naturligt att argumenten hämtas från skilda håll. Argumenten varierar beroende på om det är ett enkelt fall som utan problem kan subsumeras in under en regel eller en oklar situation där några säkra hållpunkter inte finns.

---

[11] Normalt brukar man sammanfatta denna metod under termen rättsdogmatik. Se t.ex. Aarnio, Reason and authority s. 82 f., Peczenik s. 312 och Peczenik i FT 1990 s. 42, Strömholm s. 73 och Kleineman s. 10. Någon närmare enighet om vad som avses tycks inte föreligga, se Westberg i Festskrift till Bolding s. 421.

[12] Se bidrag av flera författare i SvJT 1988 under temat Lagstiftning och forskning inom den centrala förmögenhetsrätten samt t.ex. Bernitz i TSA 1974 s. 1 ff., Hellner i Festskrift till Ross s. 205 ff., Hellner i Symposium s. 7 ff., Hellner i TfR 1975 s. 393 ff., Strömholm i TfR 1978 s. 621 ff., Lehrberg i SvJT 1991 s. 753 ff., Lambertz i SvJT s. 78 ff., Töllborg i JT 1995/96 s. 354 ff., Kleineman i JT 1994/95 s. 621 ff., Graver i TfR 1994 s. 561 ff. och Andersson i Retorik och rätt s. 140 ff.

2.3.1 Rättsreglerna bildar utgångspunkt för argumenteringen

Att rättsregler inte existerar i någon fysik mening kan man inte hysa något tvivel om. Därmed är inte sagt att sådana inte kan finnas i annan form.[13] Det måste anses meningsfullt och vi kan öka vår kunskap genom att studera det som kallas rättsregler. Rättsregler kommer till uttryck i olika former framför allt i texter. De viktigaste rättskällorna är lagar, förarbeten och praxis. De rättsregler som kommer till uttryck i källorna ingår i ett system.[14] Detta system av *rättsliga normer* har människor viss uppfattningar om, t.ex. att det är koherent samt att reglerna ingår, gäller eller skall följas. Oavsett vilken syn man väljer att lägga på systemet är de föreställningar som vi har om rätten i detta system möjliga att utsätta för undersökning.

De argument som kan anföras till stöd för en lösning i ett oklart fall kan hämtas från lagen, förarbetena och praxis, dvs. de klassiska källorna vid tolkning av rätten. Argumenten som hämtas från normerna sker efter en vis tolkningsmetod. Hur denna tolkningsmetod skall formuleras är däremot inte helt givet. En metod måste uppställas mot bakgrund av den fråga man företagit sig att besvara. Det ligger nära till hands att hämta inspiration från vissa strömningar som finns inom icke-positivistiska discipliner inom samhällsvetenskap och humaniora samt även inom rättsvetenskapen.[15]

Hermeneutiken utgår från ett annat vetenskapligt ideal än det positivistiska när det gäller studiet av mänsklig verksamhet. Utgångspunkten är att inte endast fysiska fenomen är möjliga att studera på ett meningsfullt sätt. Även sociala fenomen kan vara meningsfulla att studera. Detta kan dock inte ske genom en förklaring av kausala samband i termer av orsak och verkan utan nyckelbegreppet är förståelse.[16] För att på ett meningsfullt sätt kunna förstå en social företeelse måste den som vill beskriva eller tolka skeendet också delta i processen. Skillnaden i förhållande till positivismens utanförstående observatör är att hermeneutikern deltar i den observerade processen.[17] Vetenskapsmannen försöker säga hur världen ter sig medan

---

[13] Peczenik s. 156 f. har här fört in Poppers uppdelning i tre världar: fysisk, psykisk och fiktiv.

[14] Peczenik s. 152 och Strömholm s. 80.

[15] Se t.ex. Bernt & Doublet s. 161 ff., Doublet i TfR 1989 s. 589 ff., Töllborg i JT 1995/96 s. 364, Andersson s. 216 ff., Anderson i Retorik och rätt s. 111 ff. samt Dotevall s. 24 ff. Peczenik, Juridikens metodproblem s. 198 är kritisk till hermeneutik i juridik eftersom den ruckar på vetenskapsdefinitionen samtidigt som han tycks acceptera synsättet när man kommer till den juridiska tolkningsverksamheten, se vidare Peczenik s. 502 och 582.

[16] Anderson, Positivism kontra hermeneutik s. 28 ff. och Gilje & Grimen s. 183 f.

[17] Det kan vara intressant att lägga märke till att Ross, Ret og retfærdighed s. 53 ff. bekänner sig som positivist genom utarbetandet av prognosteorin, men prognosen

tolkaren försöker förstå vad som sägs. I denna mening framträder likheter mellan hermeneutikern och rättsdogmatikern.[18]

2.3.2 Fakta som argument

Till dessa argument grundade på normativa uttryck kommer emellertid en *faktisk sida.* Till en början måste här ingå vilka fakta som är till bedömning. Men utöver dessa måste andra faktiska effekter beaktas. Dessa är i första hand de verkningar reglerna har. Det är på detta stadium som icke-dogmatiska undersökningar främst kommer in. Dessa kan då ge stöd för en argumentering att regeln bör tolkas på ett visst sätt som inte ger de oönskade effekter som skulle uppkomma med en annan tolkning.

Förklaringen till att den tolkande verksamheten inte kan leva sitt eget liv är att den måste sättas in i ett större perspektiv för att få någon mening. I samband med att jag undersöker de rättsliga källorna går jag in på dess tillkomsthistoria och liknande som kan ge förklaring till utformningen av texten. En viktig del av argumenteringen är också reglernas ändamål och funktion. Verkligheten runt regeln är således minst lika viktig för tolkningen som det uttryck som regeln fått i en bestämmelse.

Vid den tolkningsverksamhet som rättsvetenskapen utgör är helheten enligt min mening av avgörande betydelse. Det är därför extra viktigt att framhålla de faktiska argument som finns. På samma sätt som hävdas inom hermeneutiken menar jag att helheten skall förstås utifrån delarna och delarna utifrån helheten.[19] Denna hermeneutiska cirkelprincip[20] används för att belysa sambandet mellan en företeelse och dess betydelse i samhället.[21] För att kunna förstå t.ex. en text måste tolkaren skaffa en förförståelse av texten. För en riktig tolkning av en text krävs förståelse av textens historiska framväxt och regelns förhållande till rättsordningen i övrigt medan dessa omständigheter endast kan förstås mot regelns rätta tolkning.[22]

En förståelse av en regel hänger därför samman med andra faktorer än enbart texten. En av de viktigaste faktorerna är regelns verkningar. Detta kan studeras inom t.ex. ekonomi, särskilt grenen rättsekonomi, eller sociologi. Kunskaper inom dessa områden är således nödvändiga för förståelsen av systemet. På liknande sätt kan man få kunskap från historisk

---

måste grunda sig på lag och praxis och härför krävs förståelse, dvs. hermeneutik i handling.

[18] Gadamer s. 324.

[19] Gadamer s. 190.

[20] Se om principen Gilje & Grimen s. 190.

[21] Den hermeneutiska cirkeln skall inte förväxlas med cirkelresonemang där det som skall bevisas antas i förutsättningarna.

[22] Doublet & Bernt s. 76 ff. och Peczenik s. 582.

forskning. Vilken vikt sådana faktorer skall tillmätas i den rättsdogmatiska forskningen beror på ämnet och angreppssättet. Det är däremot inte möjligt att bortse från någon av de nämnda faktorerna även om man riktar in sin undersökning mot ett visst annat intresse.

Enligt rättsekonomerna kan ekonomiska modeller användas för att förklara dolda antaganden i den juridiska argumenteringen utan att för den skull ersätta de juridiska begreppen. Jag har funnit att dessa teorier lämpar sig mindre väl som argument för eller emot en viss lösning på ett specifikt juridiskt problem.[23] Detta beror främst på att de ekonomiska teorierna inte kan förutsäga hur den ekonomiska effektiviteten påverkas på det konkreta regelnivån. Däremot kan teorierna tjäna som goda argument för vissa lösningar på en generell nivå. Ett exempel på det sagda är undersökningar om förmånsrättsordningen i konkurs.[24] Här används ekonomiska modeller för att utgöra underlag till ställningstaganden om förmånsrätter över huvud taget är lämpliga.[25] Eftersom jag inte studerar stoppningsrätten i det säkerhetsrättsliga systemet har jag funnit att rättsekonomi kan lämnas utanför framställningen.

Jag har i detta arbeta valt att använda mig av en historisk förståelse av stoppningsinstitutet. Jag har således utifrån framväxten av institutet försökt att fastställa institutets ändamål och funktion. Vid fastställande av regelns ändamål har jag i hög grad hämtat information från regelns tillkomsthistoria. De ändamål som institutet hade i samband med dess framväxt, jämförs de funktioner som det har i dag. Mot bakgrund av denna analys är det möjligt att närmare undersöka institutets effekter. Dessa effekter analyseras sedan varvid behovet av institutet kan utvärderas.

2.3.3 Argumentens inbördes relevans

Den slutliga värdering av olika argument som all rättsvetenskap måste innehålla kan avse dels förhållandet mellan rättsreglerna, dels en *värdering av förhållandet mellan argument* som hämtats från de klassiska rättskällorna och sådana som hämtas från den mer faktabaserade argumenteringen.

Inom den klassiska rättsdogmatiken avgörs relevansen av ett argument hämtat från de rättsliga normerna av rättskälleläran. Det finns ingen anledning att i detta sammanhang gå in i en diskussion kring denna. Jag skall

---

[23] Se diskussionen om värdet av en rättsekonomisk undersökning i SOU 1988:63 s. 90.

[24] Se SOU 1999:1.

[25] Att rättsekonomi kan påverka utformningen av en lag eller ett avtal är ostridigt. Kihlman s. 35 f. menar att rättsekonomiska argument däremot inte bör användas vid lösning av (obligationsrättsliga) tvister. Detta är enligt min mening ett alltför negativt synsätt. Se också Runesson s. 31 f.

endast tillägga några synpunkter som är viktiga för denna undersöknings genomförande.

(i) Utländskt material

Denna avhandling avser i första hand att undersöka svensk rätt. Det är således svenskt material som tilldrar sig den största uppmärksamheten. Inslaget av nordisk rätt måste dock anses vara betydande. Att nordisk rätt fått en betydande plats i denna framställning hänger samman med att de nordiska länderna på det undersökta området har en relativt väl harmoniserad rätt på grund av det nordiska lagstiftningssamarbetet. Det är därför snarast tvunget att undersöka övriga nordiska länders rätt.

Övriga länders rätt beaktas endast i mycket liten utsträckning. I den utsträckning jag refererar till annan än nordisk rätt, kan det sägas ha en låg ambitionsnivå i förhållande till den nivå som den komparativa forskningen har.[26] Syftet med att jag ändå lyfter fram annan än nordisk rätt är följande.

För det första får stoppningsrätten särskild betydelse i internationella relationer. Som redan påpekats rör stoppningsrätten försämrade omständigheter som inträder på någon parts sida efter köpet. Då har tidsaspekten betydelse och långa transporter ger en längre tidsutdräkt. Därför blir stoppningsrätten ofta aktuell vid internationella köp och kännedom om lösningar i andra rättssystem blir viktig.

Ett andra skäl är att kännedom om hur andra länder löst ett motsvarande problem ger en allmänt högre förståelse av den egna rätten och tolkningen av denna.

Ett tredje och sista skäl till att jag använder utländskt material är att det kan användas som argument för hur vi i Sverige eller Norden, för det fall stoppningsrätten skulle komma under omprövning, kan utforma en stoppningsrätt för framtiden.

(ii) Relevansen av praxis

Det finns anledning att något nämna läget beträffande praxis inom området för stoppningsrätten. Denna härstammar till stor del från slutet av 1800- och början av 1900-talet. Några rättsfall kring stoppningsrätten i den nya svenska köplagen föreligger inte. Den äldre praxis som finns kan dock i stort sägas ha betydelse för tolkningen av den i dag skrivna rätten. Även om rättspraxis inte enbart har ett nyhetsvärde,[27] måste man dock iaktta viss försiktighet när man tar sig för att analysera en såpass föråldrad praxis.

Jag har i undersökningen ändå valt att beakta den praxis som finns. Detta innebär att jag i vissa fall är tvungen att påpeka i vilken kontext som

---

[26] Zweigerts & Kötz s. 29 ff. och Bogdan, Comparative law s. 21 ff.

[27] Nyhetsvärdet är mindre intressant i länder med en väl utvecklad prejudikatlära som England och USA.

rättsfallet kommit till; särskilt vad gäller omkringliggande regler och synen på äganderättsbegreppet. Detta behandlas framförallt genom påpekanden i den historiska översikten.

Vidare använder jag mig av nordisk praxis i stor omfattning.[28] Bakgrunden till denna användning är det ovan nämnda lagstiftningssamarbete som förekommit under hela 1900-talet såväl inom köprätten som inom sjörätten. I stort sett föreligger en samsyn beträffande stoppningsrätten. För att bättre förstå domstolspraxis från de nordiska grannländerna beskriver jag vissa avvikelser i rättsläget i dessa länder.

Jag använder den nordiska praxis jag funnit på ett relativt fritt sätt. Det händer att två fall från olika länder inte går att förena. Detta är inte ovanligt inom transporträttens område. I ett sådant fall har jag avstått från att ta ställning vilket som är rätt utifrån svensk synvinkel. Om ett av fallen är från den svenska Högsta domstolen är det dock naturligt att utgå från att svenska domstolar skulle tillämpa samma principer som Högsta domstolen. Om inget av de oförenliga fallen avgjorts av svenska domstolar kan man dock anta att den svenska domstolen som har ett liknande fall till bedömning känner sig friare.

Vidare refererar jag i stor omfattning underrättspraxis. Detta är inte helt problemfritt med tanke på instansordningens princip. Det finns dock skäl till att jag använder mig av underrättspraxis. Ett första skäl är att det inte avgörs särskilt många fall i sista instans beträffande stoppningsinstitutet. Det andra skälet är att jag utifrån ett tolkande och argumenterande synsätt kan finna en underrätts argumentering väl så givande som en motivering till en dom av högsta instans. Det är alltså styrkan i argumenteringen som är intressant. Att underrättspraxis kan åsidosättas av sista instans ingår ju i den roll slutinstansen har.[29]

Rättsfall från andra länder än de nordiska refereras också. Detta sker, i enlighet med vad som ovan anförts om det begränsade intresse som det utländska materialet har, främst som exempel på hur man löst problemet i andra länder. Dessutom lämnar sådant material en fingervisning om hur motsvarande problem som uppkommer under inhemsk rätt kan lösas. Detta gäller särskilt på den konventionsgrundade rättens område vilket jag skall beröra i nästa underavsnitt.

(iii) Konventionsgrundad lagstiftning och dess problem

I samband med det utländska materialet måste man nämna något om den konventionsbundna lagstiftningens problem. Både köplagen och den transporträttsliga lagstiftningen är i någon mening konventionsbunden.

---

[28] Mina bristande språkkunskaper sätter dock vissa spärrar för finländska och isländska fall på dessa språk.

[29] Detta har någon gång uttryckts på följande sätt: domarna i högsta instans är inte tillsatta för att de är ofelbara, utan ofelbara för att de är domare i högsta instans.

Detta medför särskilda problem för förståelsen och tolkningen av lagarna. De frågor som uppstår är främst vilka tolkningsprinciper som skall tillämpas och vilket material som kan användas.[30]

När det gäller tolkning av konventioner finns sedan en tid regler i FN-konventionen om traktatsrätten.[31] I konventionen anges utgångspunkter för tolkningsverksamheten av konventioner. Där framgår att en konvention skall tolkas i enlighet med den mening som texten vanligen kan ge upphov till i sin kontext och i ljuset av konventionens föremål och syfte. Till detta tilläggs relevans av inledningen, annex och sidoavtal. Även förarbeten kan tilläggas relevans liksom rättspraxis i fråga om konventionen.[32]

Emellertid uppkommer svårigheter när konventionen inkorporerats i inhemsk rätt och den skall tolkas mot bakgrund av denna miljö. Normalt sett förespråkas för transporträtt och internationella köp en tolkning som underlättar unifiering.[33] Detta är nog en god föresats men svårare att leva upp till; i vart fall om man jämför praxis från olika länder.

I denna framställning har internationell praxis kring olika konventioner beaktats i den omfattning jag kunnat finna rätt på den. Däremot har jag inte företagit en fullständig praxisgenomgång på skilda områden i olika länders officiella rättsfallsrapporter. Jag har nöjt med att vända mig till internationella samlingsverk på området.

(iv) Någon standardavtalsrätt finns inte på området

Inom civilrätten, och då särskilt inom handel och transportsektorn, förekommer en stor uppsättning av standardavtal. Dessa innehåller bestämmelser som på ett eller annat sätt kompletterar eller avtalar bort den dispositiva rätten. Det kan därför tyckas märkligt att jag inte behandlar någon avtalsklausul beträffande stoppningsrätt.

Det finns emellertid en förklaring till frånvaron av behandling av klausuler i standardavtal om stoppningsrätt. Jag har inte kunnat hitta några sådana klausuler! Detta beror på att stoppningsrätten normalt inte är föremål för förhandling mellan parterna innan stoppningssituationen har uppkommit. Vidare är stoppningsrätten ett institut som inte är särskilt väl

---

[30] Litteraturen börjar bli omfattande. För allmänna frågor hänvisar jag till Eek, Bring & Hjerner s. 254. Härutöver inskränker jag mig till att hänvisa till vissa nordiska författare främst på transporträttens område. Wetterstein, Globalbegränsning s. 68, Grönfors i Festskrift till Karlgren s. 87 ff., Wikander i SvJT 1957 s. 87 ff., Grönfors i JT 1991/92 s. 417 ff., Lødrup s. 79 ff. och Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador s. 21 ff.

[31] Förenta nationernas konvention om traktatsrätten antagen i Wien den 23 maj 1969.

[32] Kring t.ex. konventionen om internationella köp av lösa saker (CISG) har samlats ett omfattande rättsfallsmaterial i serien UNILEX. Även databaser för sökning av rättsfall finns. Beträffande tolkning av transporträttsliga konventioner är man i stort hänvisad till speciella tidskrifter som publicerar rättsfall från olika länder.

[33] Grönfors, Inledning s. 36 och artikel 7 CISG.

lämpat när man vill säkra en kreditgivares risker. Slutligen, och framför allt; även om det skulle finnas intresse för parterna att avvika från lagreglerna menar jag att stoppningsrätten inte kan bli föremål för sådant avtal i fall där detta skulle vara intressant eller motiverat beroende på stoppningsrättens tvingande karaktär i förhållande till tredje man.

Jag har däremot hittat något exempel på försök att genom transportavtalet reglera utövandet av stoppningsrätten vilket diskuteras något i framställningen.

(v) Avslutande bedömning

Till det sagda kommer vissa tillägg i de subjektiva värderingar vilka ligger i den tolkande personen. Ett utgångsantagande i detta sammanhang måste vara att ingen forskning kan hålla sig värderingsfri.[34] Detta behöver dock inte innebära att verksamheten skall betraktas som ovetenskaplig. Det är i stället så att all vetenskap grundas på värderingar. Det viktiga är att blottlägga eller öppet redovisa dessa värderingar för att intersubjektiv kontroll skall kunna ske.[35]

Om man strikt följer det dagens vetenskapsideal faller väl rättsdogmatiken utanför vetenskapernas krets genom att det inte finns någon metod att verifiera resultatet.[36] Anledningen härtill är närmast att rättsdogmatiken inte har till uppgift att leverera några "rätta" eller "sanna" svar. Prövningen av svaren måste ske på annat sätt. Enligt min mening beror detta på rättsdogmatikens metod som tolkningsvetenskap.

Är det då möjligt att söka stöd i hermeneutiken för vetenskaplighet inom rättsdogmatiken? Detta kan tyckas tveksamt.[37] Eftersom rättstillämparen aldrig kan sägas bedriva vetenskap och den verksamhet som rättsvetenskapsmannen genom rättsdogmatiken bedriver påminner om rättstillämpning, kan det tyckas som om hermeneutik inte ger någon förklaring till vetenskapligheten. Emellertid är denna fråga enligt min mening inte så viktig i sammanhanget.[38] En viktigare fråga är vilket validitetskriterium man kan uppställa för olika tolkningsförslag.

Här har flera olika förslag framförts i doktrinen. Ett av de dessa utgår från att utgångspunkten är en ideal argumentation som innefattar alla betydelsefulla synpunkter som kan utgöra grunden för en välmotiverad ståndpunkt. Utan att gå djupare in i denna diskussion[39] finner jag en sådan

---

[34] Weber s. 105 och Bergström s. 72.

[35] Peczenik s. 293 och kapitel 5 samt Myrdal s. 48 f. och 51.

[36] Strömholm s. 75.

[37] Gadamer s. 38 inkluderar rättstillämpning i hermeneutik eftersom denna konkretiserar rätten.

[38] Aarnio, Reason and authority s. 74 tycks mena att frågan vetenskapligheten skall avgöras inifrån.

[39] Se allmänt Peczenik s. 289 ff.

kontroll av tilliten tillräcklig om den också kan godtas av auditoriet.[40] Detta innebär således att argumenteringen skall uppfattas som acceptabel om de flesta jurister inom området skulle komma till ett liknande resultat.[41]

Vill man uppnå acceptans hos de beslutande organen, måste även en rättsdogmatik som går utanför de traditionella rättskällorna och därför kan lämna flera möjliga svar,[42] inte gå för långt bort från de argument som används hos de beslutande organen. Valet måste dock i slutänden avgöras av det kunskapsintresse den enskilde forskaren har.

Jag har i denna undersökning valt att inte driva den konstruktiva tolkningsverksamheten särskilt långt. Detta har lett till att jag stannat ganska tidigt och konstaterat att reglerna leder till orimliga effekter med en källtrogen tolkning. Utifrån detta har jag sedan gått vidare med en *de lege ferenda* diskussion om hur man bör reformera reglerna.

Jag är emellertid fullt medveten om att en uppdelning vad som är gällande rätt och vad som bör vara gällande rätt i princip är omöjlig att upprätthålla i strikt mening. Forskaren kan lika lite som domaren enbart tillämpa rätten på ett konkret fall utan bidrar även (i bästa fall) till utvecklingen av rätten.

2.4 Arbetets fortsatta disposition

Den fortsatta framställningen inleder jag med en del som ägnas åt att placera in stoppningsrätten dels i ett historisk perspektiv, dels i förhållande till övriga delar av rättsordningen. Det historiska kapitlet 3 motiveras av att det finns skäl att söka efter stoppningsinstitutets bakgrund och ursprungliga funktion i handeln. Beskrivningen av ändamålet med stoppningsrätten i historiskt sken kommer också att underlätta förståelsen av senare delar där institutet analyseras. Som redan framgått tangerar stoppningsinstitutet flera olika rättsområden. Det är därför viktigt att institutet sätts in i sin roll i rättsordningen. Detta gör jag i kapitel 4. I kapitlet ägnar jag också uppmärksamhet åt vissa terminologiska frågor. Stoppningsrättens har internationella beröringspunkter. Dessa uppmärksammar jag något i kapitel 6.

Sedan den allmänna delen presenterats övergår jag till att diskutera förutsättningarna för utövande av stoppningsrätten. Detta sker i framställningens tredje del. Här presenterar jag i kapitel 7 den köprättsliga bakgrunden enligt de gällande regelverken. Därefter presenteras stoppningsrättens förutsättningar och innehåll enligt de köprättsliga reglerna i kapitel 8. Efter denna presentation analyserar jag slutpunkten av säljarens stopp-

---

[40] Se särskilt Aarnio s. 221 ff.

[41] Doublet & Bernt s. 144 och Peczenik s. 316.

[42] Wilhelmsson i JT 1993/94 s. 502.

ningsrätt i kapitel 9. Här konstateras att området för stoppningsrätten och borgenärsskyddet till viss del sammanfaller. Detta analyseras och förklaras i kapitlet.

I fjärde delen går jag igenom den transporträttsliga regleringen. I kapitel 10 uppmärksammar jag vissa transporträttsliga utgångspunkter. Denna redovisning skall ligga till grund för förståelsen av den transporträttsliga förfoganderätten som sedan följer. I kapitel 11 behandlar jag frågor beträffande förfoganderätten. I dessa kapitel analyseras inte bara förfoganderätten i strikt mening utan också utlämningsmekanismen mot bakgrund av att dessa institut har stor betydelse för möjligheten för en person som inte är berättigad enligt fraktavtalet att göra sin rätt gällande. Diskussionen kring förfoganderätten skall ligga till grund för en närmare analys av stoppningsrättens slutpunkt i förhållande till möjligheterna att förfoga övar varan vilket behandlas i kapitel 12 och 13. Den fråga som jag ställer är hur säljaren, som enligt köprättsliga regler har sin stoppningsrätt i behåll ända till dess varorna lämnats över till köparen, kan utöva denna rätt när han eller hon inte har förfoganderätt under transporten.

Stoppningsrättens sakrättsliga verkningar i förhållande till andra sakrättsliga förvärv i samma gods diskuterar och analyserar jag i femte delen av arbetet. Här undersöks i kapitel 14 stoppningsrättens förhållande till andra äganderättsförvärv av det transporterade godset. Därefter lämnas i kapitel 15 en översikt över några säkerhetsrätter som kan uppstå i det transporterade godset. Denna presentation övergår till en diskussion kring stoppningsrättens förhållande till sådana säkerhetsrätter.

Sedan de fem första delarna presenterats summerar jag resultaten. Som avslutande sjätte del har jag lagt in en diskussion kring behovet av stoppningsrätten i dagens samhälle. Härvid diskuteras om inte förhållandena sprungit ifrån stoppningsinstitutet med en alltmer sofistikerad bank- och transportverksamhet som tar hand om betalningsrutinerna med beaktande av olika parters vederlagsintressen. Skulle ett sådant antagande vara riktigt faller behovet av stoppningsrätten bort. Diskussionen mynnar ut i ett ställningstagande att stoppningsrätten, om den skall finnas krav, måste utformas på ett annorlunda sätt.

Avslutningsvis framför jag vissa förslag till hur slutpunkten för säljarens stoppningsrätt vid transport skulle kunna vara utformad för att skapa ett enklare system. Min ståndpunkt är att stoppningsrätten skall anpassas så att säljaren kommer att ha kvar sin stoppningsrätt endast om han eller hon innehar förfoganderätten till godset under transporten.

DEL II
ALLMÄNNA FRÅGOR KRING STOPPNINGSRÄTTEN

Sammanfattning

I en ökande världshandel med bas i Medelhavets handelsstäder under 1100-talet, kreditköpets utveckling och de allt vanligare transporterna över världshaven växte krav fram om ett skydd mot kreditförluster. Genom att vägra lämna ut godset till köparen innan betalning erlades skyddade säljaren sig. Detta förfarande godtog domstolarna i varierande grad efter hand. Senare stabiliserades domstolarnas praxis och kodifierades som stoppningsrätt.

Stoppningsinstitutets innehåll har varierat över tid och rum. I vissa sammanhang har säljarens rätt sträckt sig synnerligen långt där sålt gods har kunnat förföljas in i ett konkursbo trots att det överlämnats till köparen innan denne förklarats vara i konkurs. Enligt dagens regler finns en form av stoppningsrätt som innebär att säljaren kan återkräva varor som överlämnats till köparen sedan konkursen beslutats. Vid en internationell jämförelse uppkommer också skillnader. Trots att det skett en harmonisering av förutsättningarna för stoppningsrätten har den inte medfört att verkningarna är desamma i nationella rättsordningar; något som dock sällan uppmärksammas när stoppningsrätten diskuteras.

Tre motiv för stoppningsrätten kan utletas. Ursprungligen vara rätten grundad på billighetshänsyn. Senare har även andra skäl anförts till stöd för stoppningsrätten som att det skulle ligga en dold förutsättning i köpeavtalet att motparten skulle kunna göra rätt för sig för att en part skall vara tvungen att prestera utan motprestation. Slutligen har ett omsättningsresonemang anförts till stöd för en stoppningsrätt. Inget av dessa skäl kan sägas ge en tillfredsställande förklaring utan framstår som innehållslösa.

Ett praktiskt behov av skydd har styrt utvecklingen av institutet. Detta behov visar sig genom stoppningsrättens funktioner. Den ena funktionen hänger samman med det obligationsrättsliga förhållandet mellan säljare

och köpare och den påtryckning som utövande av stoppningsrätten utgör. Den andra funktionen visar sig främst i stoppningsrättens verkningar mot tredje man där rätten att stoppa innebär att säljaren kan säkra sitt köpeskillningskrav också i förhållande till köparens borgenärer.

3 En historisk översikt

3.1 De första spåren

Stoppningsrätten är till stora delar sprungen ur det praktiska handelslivet. Det finns därför skäl att gå tillbaka i tiden för att klarlägga de olika varianter av skydd säljaren har haft enligt stoppningsinstitutet.[1]

När endast direkt byteshandel förekom fanns det inget behov av stoppningsinstitutet. I kulturer med byteshandel räckte det med en princip som fastslog att varorna inte behövde lämnas över till köparen utan att vederlag erhölls enligt den s.k. samtidighetsprincipen. För att ett behov av stoppningsinstitutet skulle uppstå måste det finnas åtminstone någon risk för kreditförlust.

Med en alltmer utvecklad handel följde också ett ökat behov av finansiering. Det moderna kredit- och bankväsendet medförde att möjligheten att finansiera ett köp ökade på ett markant sätt. Det var också här som risker för kreditförluster kunde uppstå. Detta ledde till att det föddes ett praktiskt behov av de principer som ligger i stoppningsrätten. Det kan alltså sägas vara en förutsättning för stoppningsrätten att det föreligger åtminstone någon form av risk för kreditförlust för en säljare eller kreditor på grund av köparens svårigheter att betala.

Det saknades således reellt behov av stoppningsinstitutet i ett samhälle med sämre utvecklat handelsväsende. Först när kreditköpet på allvar började växa fram uppstod ett behov av ett stoppningsinstitut.

3.1.1 Romersk rätt saknade ett stoppningsinstitut

Trots att romarna drev handel i stor omfattning fanns det i de romerska lagarna inte några stadganden om stoppningsrätt. Handeln sköttes inte av romarna själva utan den var till stor del lämnad åt fria slavar och undersåtar. Handelsrätten ansågs därför inte vara en sådan angelägenhet att den

---

[1] Se angående den historiska utvecklingen av stoppningsrätten hos Hillgård, vilken i denna del – och särskilt vad gäller utländsk rätt – både matnyttig och inspirerande. Se också Hammer avsnitt VI.1.C.

borde tas upp i de borgerliga lagar som gällde för romare. Romarrätten var också formbunden och lämpade sig mindre väl för handelns behov. De regler om köp som fanns i den klassiska romerska rätten ansågs emellertid tillräckliga för att täcka handelns behov av skydd för säljaren.[2]

Den romerska rätten innehöll regler om ingående av avtal och övergång av äganderätt. Avtalet var ömsesidigt förpliktande. Det kunde bara genomföras på grundval av båda parters vilja. Köpeavtalet, *emptio venditio*, innebar en ömsesidig bindning mellan säljare och köpare. Detta gällde även om priset inte var bestämt. Säljarens förpliktelser gick inte längre än att han eller hon var skyldig att överlämna varan i köparens besittning för dennes fria disposition. Fullbordandet skedde först vid en särskild utförd formell händelse eller tradition (*mancipatio, in jure cessio* eller *traditio*).[3]

Den klassiska romerska rätten utbildade en lära om äganderättens övergång i sakrättsligt hänseende utifrån uppfyllelsen av respektive prestationer. Enligt den justinianska rätten var för äganderättens övergång inte endast en formalakt i form av tradition nödvändig. Det krävdes därutöver att priset var betalt.[4] Det kunde dock räcka med att det var garanterat eller att säljaren lämnat kredit.[5] Risken för godsets förstörelse vilade dock på köparen från köpslutet.

Reglerna om *emptio venditio* avsåg endast individualiserat gods. För köp av generiskt gods fanns ingen särskild form. Sådana köp var till och med okänt för romersk rätt.[6] Äganderättsövergången kunde här ske endast sedan godset individualiserats[7] så att förhållandena kunde sägas uppfylla vad som krävdes för *emptio venditio.*

Inom det romerska riket fanns också en särskild sjörätt, *lex Rhodian de jactu.* Den innehöll emellertid inte några regler om rätten till stoppning av gods under transport.

Trots att det inte fanns någon regel om säljarens rätt att stoppa godset i den romerska rätten har det hävdats att regeln har sitt ursprung i det romerska kontantköpet.[8] Stoppningsrätten skulle då endast vara en förlängning av den rätt som säljaren hade som ägare till det sålda godset. I detta ligger en förklaring till att man i nordisk praxis från 1600-talet och fram till 1900-talets början ofta kunde finna ett resonemang kring ägande-

---

[2] Tamm s. 228 f.

[3] För en närmare beskrivning se Zimmermann s. 277 ff.

[4] Inst. 2.1.41.

[5] Detta framgår av fortsättningen av fragmentet i Inst. 2.1.41 samt likartade formuleringar i D 18.1.19 och D 18.1.53. Se Hillgård s. 6, Nielsen, Studier s. 78 f., Göranson s. 41 f. och Zimmermann s. 272 f. Formuleringen har lett till en omfattande debatt om den rätta tolkningen. Denna debatt skall inte återges här, se i stället Zimmermann s. 272 ff. och Thomas i SALJ 1973.

[6] Zimmermann s. 236 ff.

[7] Tamm s. 121.

[8] Platou i NJM 1878 s. 112.

rätten till sålda varor även om det bara var fråga om att avgöra huruvida säljaren hade stoppningsrätt.[9] Det får dock anses osäkert i vilken omfattning nordisk rätt påverkats av romersk rätt mot bakgrund av att vi vet så lite om institutets tidiga utveckling under medeltiden i handelsstäderna runt Medelhavet.[10]

3.1.2 Från handelns framväxt i de italienska städerna till droit de suite

När det romerska riket försvagades och föll samman gick en stor del av dess rättssystem till spillo. De delar som bevarades till senare tider var dock sådana att de kunde ligga till grund för en utveckling av en modern handelsrätt. Senare uppstod också sedvänjor i handels- och hamnstäderna runt Medelhavet. Det var i denna miljö som gemensamma handelsrättsliga sedvänjor utvecklades vilka allmänt kallas *lex mercatoria*. Vissa av dessa sedvänjor togs senare upp i städernas statuter.

I dessa statuter kunde man finna det som har kallats den moderna stoppningsrättens föregångare, den s.k. *droit de suite*. Denna rätt bestod av en möjlighet för den obetalda säljaren att återta varor som kort tid före konkursen överlämnats till köparen. Detta var alltså en ganska aggressiv möjlighet för säljaren. Den kan betecknas som en förföljanderätt som tillagts säljaren in i köparens konkurs. Rätten kunde dock inte åberopas i förhållande till tredje man som hade förvärvat godset från den i konkurs försatte köparen.

Regler om *droit de suite* fanns allmänt redan på 1200-talet i de för handelsstäderna utfärdade statuterna.[11] Såvitt jag känner till är reglerna dock inte utforskade vad gäller ursprung eller verkan. Det ligger också utanför ramen för detta arbete att gå närmare in på en sådan undersökning. Här skall endast konstateras att säljarens rätt att förfölja varorna existerade redan vid denna tid. Motsvarande rätt till återkrav kan uppletas i de flesta handelsstäders statuter från 1500- och 1600-talet.[12]

Reglerna kring *droit de suite* uppfattades som en alltför hård regel som inte balanserade säljarens rätt mot köparens övriga borgenärer på ett tillfredsställande sätt. Säljaren gavs ett kraftigt försteg före de övriga borgenärerna eftersom det vid handelsmäns konkurser ofta visade sig att deras samlade tillgångar i princip endast bestod av inhandlade varor. Sedan säljarna tagit tillbaka sina varor återstod inget till borgenärskollektivet. Det

---

[9] Se särskilt svensk och dansk praxis i avsnitt 3.2 respektive 3.10.1.

[10] Hillgård s. 7 och 28 med vidare hänvisningar. Det kan tilläggas att det forskningsmässigt inte hänt så mycket kring de tidiga handelsstatuten sedan Hillgårds tid.

[11] Hammer s. 71 och Grundvig i UfR 1907 B s. 50.

[12] Hammer s. 71 och Hillgård s. 11-16.

fanns således behov för en mjukare form. Detta var bakgrunden till framväxten av stoppningsrätten i modern tappning.

3.1.3 Från engelsk equity till stoppage in transitu

Den moderna formen av stoppningsrätten måste sägas ha sitt ursprung i det engelska institutet som gick under beteckningen *stoppage in transitu.* Denna form av stoppningsrätt går tillbaka på rättsfallet *Wiseman* v. *Vandeput*[13] från 1690.[14] En handelsman hade stoppat de av honom sålda varorna innan fartyget lämnat lastningshamnen. Court of Chancery fastslog att säljarens försök att hindra godsets utgivande till köparen, inte bara var lagligt utan dessutom rättvist.[15]

Court of Chancery hävdade att rätten var i linje med principer i common law medan man i Courts of law efter hand tillämpade stoppningsrätten av billighetshänsyn; hänsyn som dessa domstolar menade härstammade från equity-principer i Court of Chancery. Det förelåg således oenighet om rättens ursprung också inom Englands gränser. Oavsett dessa motsättningar kom stoppningsrätten under 1700- och 1800-talen att utvecklas till en enhetlig lära inom engelsk rätt. Den togs senare upp i och finns fortfarande i den engelska köplagen.[16]

Den engelska rätten var inte påverkad av romersk rätt i samma utsträckning som den kontinentala rätten. Det fanns helt följdriktigt inte något institut motsvarande *droit de suite.* Den engelska motsvarigheten satte en gräns för säljarens möjligheter att komma åt godset på ett tidigare stadium än de kontinentala stoppningsvarianterna. Säljaren kunde enligt engelsk rätt endast göra gällande sin stoppningsrätt så länge transporten pågick.

3.2 De första spåren i svensk rätt

I Sverige kan man finna spår av en tidig diskussion om säljarens rätt gentemot en insolvent köpare. Den justinianska rättens utgångspunkt var att traditionen avgjorde om avtalet kunde hävas av säljaren. I princip förutsatte köpet att betalning skedde. Medgav säljaren kredit fick han eller hon stå sitt kast. Kunde köparen inte betala stod alltså säljaren den risken. Om

---

[13] (1690) 2 Vern. 203.

[14] Både Scrutton (17 uppl.), Art. 64 i not (t) och Holdsworth VII s. 243 uttalar att detta är det första fallet.

[15] På engelska: "If they by any means get these goods again into their hands, or prevent their coming into the hands of the bankrupts, it was but lawful for them so to do, and very allowable in equity."

[16] Sale of Goods Act (SGA) 1979 som ersatte den tidigare SGA från 1893.

varan överlämnats till köparen kunde säljaren inte göra något åt att den inte betalades. Om varan ännu inte överlämnats var frågan om avtalet skulle anses bindande för säljaren för det fall köparen inte betalade.

Dessa principer diskuterades för svensk rätts del redan år 1686 av Svea hovrätt.

> I målet *Baden ./. Dahl*[17] hade en köpare köpt hundra läster spannmål. Betalning skulle ske genom utställande av växlar på tre månader. Växlarna kom dock tillbaka utan att ha accepterats. Säljaren, som inte hade avlämnat varorna, hävdade att krediten skulle betalas för utfående av varorna. Accepterades inte växlarna hade köparen ändå att betala. Köparen invände att han hade rätt att avträda från avtalet i och med att parterna inte hade ingått något bindande avtal. Detta gick också Svea hovrätts majoritet på och hävdade "som traditio bör ske, innan *actio empti et venditi* kan vara." Domen ändrades av kungen i rådet,[18] vilket var den tidens högsta instans, som hävdade att avtalet skulle gälla som det var ingått, dvs. *pacta sunt servanda.* Betalning skulle därför erläggas.

Även om fallet i första hand rörde parternas inbördes förhållande är det uppenbart att den justinianska rätten bildar utgångspunkt för diskussionen. När domstolarna senare får frågan om det sakrättsliga skyddet till bedömandet bygger man vidare på detta resonemang.

> Ett mål mellan *Pogankin ./. Becker* m.fl. avgjordes av rådet[19] under år 1698. En rysk köpman hade sålt hampa till svenska köpmän. Hampan hade utlämnats till köparna i Riga utan att dessa betalat betalning. Hampan hade sedan köparna blivit insolventa övergått till köparnas kreditorer mot vilken talan riktades. Några av rådets medlemmar menade att hampan skulle gå tillbaka. Emellertid hävdade andra att fullkomlig tradition hade skett och kreditorerna hade godset i sin besittningen varför det inte kunde återgå. Inte heller kunde reglerna om vindikation av stulet gods eller tvesalu användas. Även omsättningens intresse åberopades för att låta köpet stå fast. Talan ogillades därför.[20]

I fallet illustreras en tidig traditionsprincip. Eftersom traditionen var fullföljd spelade det ingen roll att betalning inte skett. Likheten med dagens stoppningsrätt, som upphör när varorna lämnats över till köparen, är också påfallande. Emellertid kan uppmärksammas att rådet verkar ha uppfattat borgenärsskyddet och säljarens möjlighet att komma åt godset så att de avlöste varandra.

Dessa exempel på tvister kan sägas vara en följd av den expansion som svenskt näringsliv genomgick under 1500- och 1600-talet. Sverige som stormakt hade en utåtriktad politik som ledde till kontakter, inte bara med europeiska länder, utan också med avlägsnare belägna länder. Handeln blev alltmer internationell och som exempel kan nämnas framväxten av

---

[17] Cod. Rat. a:34, 26/10 1686.

[18] Enligt Jägerskiöld s. 100 skedde detta 31 januari 1687.

[19] Diskussionen i rådet framgår av rådsprotokoll i justitieärenden 19/11 1698 s. 926-978.

[20] Fallet tas också upp av Jägerskiöld s. 100 och Wedberg s. 246 ff.

Ostindiska kompaniet. Detta började sätta sina avtryck i den svenska handelsrättsliga praktiken och framkallade nya tankesätt. Till en början fick man dock luta sig mot de stora romerska kodifieringarna. Under 1600-talets början ansågs det till exempel vara överflödigt med en samlad svensk konkurslagstiftning. Enligt de stadsprivilegier som gavs för Göteborgs stad skulle utländsk "öflig rättsbruk och coutumer" avseende konkursförfarandet leda till efterrättelse. Problemen var – trots den alltmer livliga handeln – ännu inte så omfattande. Mot slutet av 1600-talet hade dock problemen aktualiserats på ett handfastare sätt. Kreditväsendet hade då vuxit kraftigt och bankväsendet hade blivit en maktfaktor i samhället. Det fanns således behov av klarare regler. Det utfärdades mot 1600-talets slut exekutions- och växelstadgor. Dessutom tillkom rättegångsregler för konkursförfarandet.

Handelsbalken i 1734 års lag innehöll i och för sig både regler om köp (I Cap. Om kiöp och skifte), konkurs (XVI Huru gäldenär må gods sitt till thes borgenärer på en gång afstå;...) och förmånsrätt (XVII Om borgenärers rätt och företräde för hvar annan til gäldbunden egendom). Dessa regler tog dock inte upp några stadganden om säljarens möjligheter till skydd mot köparens insolvens. De byggde på en frivillighet som innebar att gäldenären inte kunde tvingas i konkurs av borgenärerna. Vissa tvångsmedel fanns men endast vid grova förseelser som när gäldenären rymde från en skuld. I praktiken visade sig konkursförfarandet vara långsamt och föga lämpat för borgenärers behov.

Endast ett köpstadgande knöt an till de frågor som diskuterats i de båda domar som redovisats ovan. "Nu haver man slutit laga köp; det skall stånda, och ej återgånga" hette det i 1 kap. 2 § handelsbalken. Emellertid har bestämmelsen inte haft särskilt stort inflytande på stoppningsrättens utveckling. Den slog endast fast den alltjämt gällande principen att avtal skall hållas.

Efter 1734 års lag skedde inga stora förändringar av den köprättsliga lagregleringen förrän 1905 års köplag infördes. Lagstiftning tillkom däremot på annat område som påverkade utvecklingen. Konkursrättslig lagstiftning utfärdades under slutet av 1700-talet och under förra hälften av 1800-talet. Dessutom utfärdades "den beryktade"[21] lagen (1845:50) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreskö pslagen). Jag gör till en början en kort beskrivning av de stadganden som rör konkurs. Dessutom kommer de förslag till köprättsliga stadganden som framlades under 1800-talet att presenteras översiktligt. För att bilden skall bli fullständig kommer också viss sjörättslig lagstiftning att presenteras.

---

[21] Citatet från Almén, Inledning vid not 2a. Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse s. 49 beskriver hur ryktet gått. Lagen behandlas längre fram i avsnitt 9.11.2(i).

3.3 Ett första lagstadgande

De i 1734 års lag upptagna bestämmelserna om konkurs visade sig vara föråldrade mot bakgrund av den alltmer livliga handeln. Kritiken riktades sig framför allt mot det utdragna konkursförfarandet. Därför infördes år 1767, år 1773 och år 1798 nya konkursordningar[22] som skulle motsvara den tidens krav på bättre rutiner för indrivning av skulder. Emellertid visade det sig snart att också dessa hade sina brister. Främst tycks bristerna vara att hänföra till att gäldenären kunde undanhålla sin egendom från borgenärerna på ett alltför enkelt sätt.

Bestämmelserna var också otydliga och de inbjöd till tolkningssvårigheter.[23] I praxis[24] hade det förekommit tvister kring tillgångarna i konkursen. Det uppfattades som stötande att en insolvent köpare kunde grunda anspråk redan på grund av avtalet. Detta skall förstås mot bakgrund av att man vid tidpunkten för 1734 års lag utgick från att redan avtalet gav sakrättsligt skydd. Det tillsattes mot bakgrund av dessa synpunkter en kommitté för att se över problemen.

Det förslag till ny konkurslag som framlades grundades på kommitténs arbete. I propositionen[25] föreslog man en helt ny konkurslag. Man betonade vikten av att gäldenären skulle redovisa sina tillgångar och diskuterade hur man skulle kunna tvinga fram en sådan redovisning. Ett led i försöken att få till stånd en rättvis avveckling mellan boets delägare var att införa ett stadgande om säljarens möjligheter att behålla sålt gods trots att det köpts av en köpare som senare går i konkurs. Stadgandet var upptaget i 2 kap. 5 § av förslaget och hade följande lydelse.

> "Har någon till Gäldenären sålt waror, men betalningen derföre ej njutit, och äro ej warorne före Concursens början till Gäldenären eller till annan man för hans räkning lefwererade; vare då Säljaren ej skyldig aflemna varorne, der ej Borgenärerne dem betala."

Förslaget godtogs av ständerna[26] men det gjordes ett tillägg genom att en ny mening inflöt. Den hade följande lydelse.

> "Nu twistas om warorne äro lefwererade eller icke; då skola Borgenärerne, inom twänne månader från concursens början, taga stämning på Säljaren till laga domstol, eller waren de all talan qwitte."

---

[22] Se allmänt om lagstiftningen i Welamson s. 11 ff.

[23] Bristerna framgår av Lagutskottets betänkande i frågan, Bet. 1817/18:LU83 s. 427.

[24] Jägerskiöld i TfR 1973 s. 772 hänvisar till Svea Hovrätts dombok med många domar mot konkursbon.

[25] Prop. 1817/18:18.

[26] Riksdagens beslut i Bihang till Riksståndens protokoll 1817/1818, 10 saml. nr 212. "Concurslag" den 12 mars 1818, nr 39.

Reglerna i 2 kap. 5 § 1818 års konkurslag var de första i svensk rätt som gav säljaren rätt att hindra att varorna lämnades ut till köparen. Man kan konstatera att det är ett köprättsligt ämne som får sin reglering i konkurslagen. Detta berodde på att detta köprättsliga problem uppkom först i och med konkursen. Det var därför naturligt att regeln infördes där den i praktiken behövdes. Dessutom var de köprättsliga reglerna redan vid denna tid förhållandevis föråldrade och någon revision av dessa var inte i sikte.

Det skall också uppmärksammas att regeln endast behandlar det fall att varan ännu inte lämnats över till köparen. Detta kan innefatta både en rätt att inte avlämna godset och en rätt att hindra att det lämnas över till köparen. Om stadgandet i 1818 års konkurslag gällde båda dessa fall eller endast det första av dem är inte klart.[27] Båda situationerna går in under stoppningsinstitutet. Stadgandet gav däremot ingen rätt för säljaren att kräva varan åter sedan den utlämnats till köparen och konkursen därefter inträffat.

Regeln i andra stycket av stadgandet innebar en preklusion av den eventuella rätt som borgenärerna kunde ha gentemot säljaren. Motivet för detta stadgande var att säljaren skulle kunna känna säkerhet i sin ställning inom rimlig tid efter konkursen. Detta behövdes eftersom det annars var oklart vad som kunde gälla vid tvist om leverans skett.

Enligt vad som framgår av bl.a. lagstiftningsarbetet förekom det åtskilliga tvister om säljares möjligheter att hindra varans utlämnade vid den nu behandlade tiden. De ovan redovisade, som också hade bäring på frågan om varan kunde återtas efter överlämnandet, är endast några exempel på de tvister som förekom framför allt under 1700-talet. Kommittén framhöll att den funnit att det var viktigt med en klar regel i ämnet eftersom det förekom tvister angående säljarens rätt vid köparens konkurs.[28]

Kommittén anförde två skäl för regelns utformning. Det första var att den ansetts stämma överens med rättvisa och billighet. Detta är den klassiska motiveringen för stoppningsrätten som åberopas redan i de tidigaste fallen både i Sverige och i England.[29] Det fanns således i de tidigaste utkasten till stoppningsrätten ett slags rättvisetänkande som innebar att säljaren inte skulle ställas utan skydd bara av den anledning att han eller hon givit kredit i stället för att tillämpa samtidighetsprincipen.

Det andra skälet som lagkommittén anförde var att det vore "med Allmänna Lagens grunder i afseende på öfvergång af egande-rätt till lös egendom, förenligt, att säljaren i sådane fall ej är skyldig aflemne varorna

---

[27] Jfr dock Hillgård s. 68 vid och i not 4 med vidare hänvisningar, Heckscher s. 203 vid not 2 och Heckscher i UfR 1905 B s. 9.

[28] Prop. 1817/18:18 s. 216 och 218.

[29] I England avgjordes det första fallet om stoppningsrätt mellan *Wiseman* v. *Vandeput* (1690) 2 Vern. 203. Se avsnitt 3.1.3.

...". Detta uttalande har förbryllat en del. Den fråga som uttalandet omedelbart ger upphov till är när äganderätten övergick på köparen.[30] Det kan vara viktigt för nutida betraktare att komma ihåg att dåtidens jurister ofta försökte hänföra äganderättens övergång till en bestämd tidpunkt. Synen att äganderätten överförs successivt, vilken i dag förefaller självklar, var inte aktuell vid tidpunkten för uttalandet. Kommitténs uttalande kan tolkas på något av följande sätt.

Äganderätten kan ha övergått vid:

- avtalets ingående, dvs. avtalsprincipen,
- köp av generiskt gods, när varorna avskildes för köparens räkning, eller
- avlämnandet till köparen,
- tradition till köparen, dvs. traditionsprincipen.

Den sista möjligheten innebär att äganderätten går över när varorna överlämnas till köparen. Detta grundar sig på den klassiska romerska rätten som ovan behandlats.[31] Det var dock inte den allmänna uppfattningen i svensk rätt vid denna tid att traditionen var det avgörande för äganderättsövergången.[32] Den utgick i stället från det alternativ att äganderätten övergick redan vid avtalsslutet. En vanlig uppfattning vid denna tid var att stoppningsrätt inte kunde finnas såvida inte äganderätten redan hade övergått på köparen.[33] Om så inte hade skett var det oegentligt att tala om stoppningsrätt för säljaren. Säljaren utövade i detta fall endast de befogenheter över godset som tillkom vilken som helst ägare av det.[34] Det är därför naturligt att kommitténs uttalande förklaras med att det låg i den allmänna synen på äganderättens övergång att säljaren tillerkändes en rätt att stoppa varan. Säljaren kunde ju inte begagna sin äganderätt. Enligt min mening förefaller denna förklaring till uttalandet vara troligast.

---

[30] Stoppningsrätten avgörs inte av äganderätten. Här skall endast vissa anmärkningar göras som bakgrund till förståelsen av praxis.

[31] Heckscher s. 202 har också tolkat kommitténs uttalande på detta sätt. Han utgår från att besittningsövergången var en betingelse för äganderättens överförande i nordisk rätt överhuvud. Detta var dock, åtminstone för svensk rätts del, tveksamt vid den tidpunkt avhandlingen utgavs, år 1885.

[32] Hillgård s. 68, Göranson avsnitt 11.4, Håstad, Sakrätt s. 208-209 och Almén § 39 vid not 20.

[33] Benjamin para. 15-063 vid not 22.

[34] Senare blev det forskningsmode att studera äganderättens övergång utifrån olika befogenheter som kunde tillkomma den ena eller andra parten. Ett exempel är Hillgårds avhandling från 1923.

3.4 Striden om förslag till allmän civillag

Efter fredsslutet 1809/10, avsättningen av Gustav IV Adolf och 1809 års grundlag uppstod en maktkamp mellan de konservativa som önskade bevara det gamla ståndssamhället och de liberala som, under påverkan av de begynnande liberala idéerna, ville avskaffa ståndssamhället. I detta spänningsfält lades det under 1800-talet fram en rad reformförslag i lagstiftningen som mötte mycket olika öden.

Kort tid efter de stora omvälvningarna i början av 1800-talet tillsattes 1811 års lagkommitté. Den hade till uppgift att i stora delar ersätta 1734 års lag med en modern kodifikation efter kontinentalt mönster, dock med bevarande av balkindelningen. Det förslag som framlades år 1826 innefattade en helt ny allmän civillag.[35] Förslaget omfattade giftermåls-, ärvda-, jorda-, bygginga-, utsöknings- och handelsbalk.

Lagkommitténs arbete utmynnade i ett relativt utförligt förslag till handelsbalk. Man slog fast tidpunkten för äganderättens övergång. Om parterna vid köpet hade bestämt vilket gods det rörde sig om och även priset var bestämt gick äganderätten över utan hänsyn till att det sålda inte omedelbart överlämnades till köparen. Sakrättsligt skydd uppkom således enligt avtalsprincipen. Detta framgick av 1 kap. 2 § förslaget till handelsbalk.

Om varorna skulle vägas, mätas eller räknas, och det alltså var fråga om genusköp, övergick inte äganderätten på köparen förrän varorna på detta sätt blivit avskilda, dvs. sakrättsligt skydd enligt specialitetsprincipen. Denna regel framgår av 4 § samma kapitel.

Det skall också nämnas att säljaren enligt 3 § kunde göra förbehåll om äganderätten, varvid denna inte övergick förrän villkoret som det gjorts beroende av inträffade. Detta var en förändrad position i förhållande till tidigare enligt vilken äganderätten alltid övergick redan när avtalet ingicks.

Vad som bör uppmärksammas särskilt är att förslaget till köprättslig reglering innehöll en stoppningsregel. Denna fanns upptagen i 1 kap. 19 § förslaget till handelsbalk och hade följande lydelse.

> "Nu är anstånd med betalning bewiljad, och har köparen weterligen kommit i det obestånd, att förlust för säljaren är att befara; äge denne rätt behålla waran, der köparen ej ställer borgen för wärdet: är köparens egendom till konkurs avträdd; hafwe den rätt, nu sagd är, der ej borgenärererna waran betalar."

Det kan vara intressant att konstatera att regeln om säljarens rätt mot den insolventa köparen upptagits i kapitlet om köp. I kapitel 18 där avträdande i konkurs behandlas fanns ingen stoppningsregel. Den bestämning som äganderätten och stoppningsrätten fick i förslaget kan möjligen ha påverkat kommitténs ställningstagande när den gjorde sina uttalanden om

---

[35] Förslag till allmän civillag 1862, avgivet den 1 augusti 1826.

stoppningsrätten i samband med 1818 års konkurslag.[36] Lagkommittén hade nämligen redan vid tidpunkten för 1818 års konkurslags tillkomst tagit ställning till de nämnda paragraferna i det kommande förslaget till civillag.[37] Något klart uttalat sådant samband har jag dock inte kunnat finna.

I motiven till förslaget till handelsbalken anförs[38] beträffande stoppningsrätten att säljaren genom att lämna kredit frånträder sin rätt att hålla inne det sålda till dess köparen betalat. Den s.k. samtidighetsprincipen var sålunda den antagna utgångspunkten. Säljarens gjorda avståenden från betalning presumerades vila på hans eller hennes övertygelse om köparens vederhäftighet. Det fick därför enligt kommittén anses orättvist om köparen kunde behålla det sålda trots att han eller hon inte betalade. Detta är en något annorlunda motivering för stoppningsregeln än den som lämnades i förslaget till konkurslag år 1818 där billighetshänsyn var det framträdande skälet till lagstiftning. Detta skäl spelade dock en betydande roll även i förslaget till handelsbalk.

Förslaget till allmän civillag avvek beträffande vissa andra delar än dem som berörde stoppningsrätten väsentligen från vad som var gällande svensk rätt vid denna tid. Det var påverkat av både fransk rätt och de begynnande liberala tankegångarna. De konservativa var därför kritiska till förslaget. Högsta domstolen förhalade också sitt remissyttrande och när det väl kom var domstolen i allt väsentligt kritisk till förslaget.[39] Förslaget till handelsbalk kom på grund av kritiken inte att genomföras. Lagstiftningen kring stoppningsrätten fick således gå vidare på andra vägar.

3.5 Förbättringar i konkurslagstiftningen påverkade inte stoppningsrätten

Även om stora förbättringar skedde i konkursförfarandet genom 1818 års konkurslag, lades flera motioner fram i riksdagen om förändringar av konkurslagen. Redan 1823 överlämnade ståndén en skrivelse till Kungl. Maj:t om ändringar i konkurslagen vilken dock inte vann gehör hos konungen. Med anledning av åtskilliga motioner om ändringar i konkurslagen samlade sig lagutskottet slutligen till ett betänkande i ämnet.[40] Ändringarna rörde

---

[36] Se avsnitt 3.3.

[37] Ett första utkast till förslag till handelsbalk hade också lagts fram redan 1815. Detta motsvarar vad som sedan kom att bli det slutliga förslaget. Det framgår, vilket Hillgård s. 68 påpekar, av ett protokoll den 10 april 1818 att utkastet godtogs i samband med konkurslagen. Protokollet finns upptaget i bihang 3 s. 55, i Förslag till allmän civillag 1826.

[38] Förslag till allmän civillag 1826 s. 172.

[39] Inger s. 177. Se också om Högsta domstolens motstånd Marks von Würtemberg i Minnesskrift ägnad 1734 års lag s. 172 ff.

[40] Bet. 1828/29LU62.

bl.a. edgången för gäldenären, upptecknandet av skulderna samt boskillnadsfrågor i samband med konkurs. Förändringarna godtogs av ständerna. I skrivelsen i ämnet bad utskottet underdånigast – som den tidens språkbruk påbjöd – att ändringarna, om de godtogs, inte skulle kungöras i särskilda lagar utan att det skulle utfärdas en ny konkurslag. Detta godtog Kungl. Maj:t och 1830 års konkurslag[41] var ett faktum.

Vid behandlingen av den nya lagen gjordes inga uttalanden om stoppningsrätten. Reglerna i 2 kap. 5 § 1818 års konkurslag överfördes också utan ändringar till 15 § 1830 års konkurslag. Grunden var alltså alltjämt att en obetald säljare kunde stoppa varorna under förutsättning att dessa inte överlämnats till köparen och att denne var försatt i konkurs. Uppkom tvist huruvida leverans skett skulle detta avgöras så fort som möjligt, t.ex. med hjälp av preklusionsregeln.

3.6 Fortsatt utredningsarbete

Efter kritiken av lagkommitténs förslag till ny civillag krävdes en förnyad granskning av förslaget. I syfte att genomföra detta tillsattes år 1841 en lagberedning. Under åren 1844-1850 avgav lagberedningen successivt förslag till samtliga balkar. Inget av förslagen lades dock fram för riksdagen. Tiden ansågs inte mogen.

Det förslag som rörde handelsbalken avgavs år 1850.[42] Förslaget hade kvar grundelement från lagkommitténs tidigare förslag vad gäller äganderättens övergång. Stadgandet i det tidigare förslaget om säljarens stoppningsrätt inflöt ordagrant i 1 kap. 11 § lagberedningens förslag. Emellertid lade lagberedningen till ytterligare en paragraf som reglerade leveranstidpunkten något noggrannare. I 12 § föreslogs en regel om att säljaren kunde vägra att varan levererades till köparen även sedan den lämnat säljaren och var på väg mellan säljaren och köparen. Det föreslogs således en klar regel som möjliggjorde stoppning under godstransport.

Enligt motiven,[43] som är något utförligare än lagkommitténs, regleras förhållandet mellan säljare och köpare bättre bland andra köprättsliga regler än i konkurslagen. Den nya regeln gick inte så långt att säljaren kunde ha kvar sin rätt när varorna lagts in på en kommissionärs lager eller liknande. Emellertid ansågs säljaren genom den nya regeln inte tillerkännas något utöver vad som i fall av transport är "behövligt och rättvist" i en utsträckning som uttryckligen föreslogs i 11 § (motsvarade den då gällande 15 § i 1830 års konkurslag).

---

[41] Konkurslag given den 12 mars 1830, nr 39.

[42] Förslag till handelsbalk och utsökningsbalk 1850, avgivet den 28 oktober 1850.

[43] Förslag till handelsbalk och utsökningsbalk 1850 s. 6.

Det kan i detta sammanhang uppmärksammas att lagberedningen framhåller vissa utländska rättsordningar som förebilder där ett långt gående stoppningsinstitut finns upptaget. I sammanhanget nämns Frankrike, England, Skottland och Amerikas rättsordningar. Det kan således spåras viss påverkan på den svenska stoppningsrätten från dessa rättsordningar.

3.7 Detaljerat förslag om stoppningsrätt i världsekonomins kölvatten

I Sverige uppstod en allmän oro inom handeln och statsfinanserna efter fredssluten i början av 1800-talet. Myntvärdet hade vacklat redan genom 1808 års krig. En ny sedelflod översvämmade landet, diskontorörelsen utvidgades och strax hade man 1818 års konkurslag som försökte råda bot på de utdragna tiderna för konkursförfarandet. Lagen byggde dock på den tidigare frivilligheten, där det inte fanns någon möjlighet att tvinga gäldenären i konkurs vilket i sin tur medförde att man inte lyckades komma till rätta med de utdragna förfarandetiderna. 1830 års konkurslag, som även den byggde på frivillighet, utsattes för nya påfrestningar år 1834 då en ny penningkris inträdde. När sedan 1857 års handelskris inträffade blev bristerna i konkurslagstiftningen uppenbara för ständerna.[44] Kriserna kan inte hänföras till någon viss orsak utan är komplexa fenomen. Detta hänger samman med den nya världsekonomi som framträdde redan mot slutet av 1700-talet.[45]

Mot bakgrund av de ekonomiska kriserna hade ständerna invändningar mot konkurslagstiftningen. Vad de främst vände sig mot var att konkursförfarandet var frivilligt, att det tog för lång tid och att det inte var klart i sina detaljer. Efter 1850/51 års riksmöte tillsattes därför en kommitté med uppgift att granska finansiella ärenden.

Ett förslag framlades år 1854 om reformerad kreditlagstiftning.[46] Betänkandet innehöll förutom ett förslag till konkurslag också förslag till lag om redovisning. Det senare förslaget, men inte det förra, genomfördes. Förslag till konkurslag byggde, till skillnad från de tidigare konkurslagarna, på att en insolvent affärsman var skyldig att avträda sin egendom. Därutöver försökte man på ett utförligt sätt reglera vad som skulle gälla i olika situationer beträffande konkurs, bl.a. med avseende på stoppningsrätt.

Förslaget innehöll inte mindre än nio paragrafer om stoppningsrätt. Dessa fanns i 74-82 §§ av betänkandet. Således fanns i 74 § den i då gäl-

---

[44] Lagutskottets betänkande ger en målande bild av det sagda. Bet. 1859/60:LU33 s. 3 ff. Se också reservanternas försök till att tona ned överorden i majoritetens skrivningar.

[45] Magnusson s. 343 f. och Cameron s. 296 ff.

[46] Betänkande kreditlagstiftningen 1854, avgivet 13 februari 1854.

lande konkurslag upptagna regeln om stoppningsrätt. Därutöver fanns i 75 § en regel för det fall varorna var avsända, dvs. en stoppningsrätt under transporten. I 76 § togs det fall upp att varorna ankommit till bestämmelseorten utan att det givits tillåtelse till deras utlämnande. I 77 § reglerades det fall där varor lämnats i förvar hos tredje man sedan konkursen öppnats och i 78 § togs det fall upp där varor anvisats tredje man som betalning; säljaren medgavs stoppningsrätt endast i det förra fallet där överlämnandet till tredje man grundades på förvaring. Säljaren var enligt 79 § skyldig att ersätta gäldenären eller tredje man för kostnader för frakt, försäkring och vård i vissa fall. De viktiga växel- och konossementsfrågorna behandlades i 80 och 81 §§. Slutligen föreslogs en preklusionsregel i 82 §; dock att aktivitetskravet föreslogs ligga på säljaren i stället för borgenärerna, som enligt då gällande konkurslag.

Det framgår tydligt att man ville ta ett fast grepp om stoppningsrätten. I motiven framhölls[47] att förslaget innehöll regler som skulle reglera de situationer som den gällande konkurslagen behandlade. Det anfördes också att det var angeläget med en mer detaljerad reglering. Det är enligt min mening en kraftig underdrift att säga att reglerna i förslaget är detaljerade. Jag har inte funnit något system som så ingående har försökt att reglera säljarens stoppningsrätt.[48] Vad som åsyftades med uttalandet synes vara att det förekom många tvister till följd av osäkerheten beträffande frågan om varorna var att anse som levererade eller ej.

Trots den grundlighet som karaktäriserar det framförda förslaget kunde det inte läggas till grund för lagstiftning. Återigen var det Högsta domstolen som stod för en stark kritik. Detta skall nog tillskrivas de radikala lösningar, inte bara beträffande stoppningsrätten, som förslaget innehöll, vilka inte kunde accepteras i alla läger. Ytterligare en utredningsrunda var av nöden.

3.8 Från förslag till detaljreglering till en kort bestämmelse

Slutet på 1800-talets ganska heta strid om konkurslagstiftningen blev 1862 års konkurslag. Det var också sista gången regeln placerades i en konkurslag. Vägen fram till 1862 års konkurslag var inte helt problemfri. Revisionen av köprätten hade påbörjats med systematiska förändringar som följd. På detta stadium skall betydelsen av reglernas placering i skilda

---

[47] Betänkande kreditlagstiftningen 1854 s. 28.

[48] I engelsk rätt har man i sju punkter preciserat när stoppningsrätten upphör. Denna reglering är inte dock inte så detaljerad som det här behandlade förslaget. Också den amerikanska UCC innehåller en utförlig reglering. Se vidare avsnitt 6.2.4 och 6.2.5.

lagar inte överdrivas. Här skall jag försöka beskriva den väg reformen av konkurslagen tog.

3.8.1 Förslag till minimalistisk reglering

Vid 1857/58 års riksdag behandlades återigen konkurslagstiftningen. Rikets ständer framhöll att den svenska modellen med frivillighet beträffande konkursinstitutet inte var godtagbar. De framhöll också att Kungl. Maj:t skyndsamt måste låta utarbeta ett förslag till ny konkurslag att föreläggas riksdagen vid dess nästa sammanträde.[49]

Ett förslag avlämnades i juli 1859.[50] Det byggde på principen att gäldenären kunde tvingas in i en konkurs. Förslaget avvek från det tidigare i fråga om stoppningsrätten. Om 1854 års förslag kan betecknas som utförligt måste 1859 års förslag betecknas som torftigt i fråga om stoppningsrätten. Reglerna kring stoppningsrätten, som togs upp i 40 § av förslaget, överensstämde i stort med den då gällande konkurslagen. Förslaget modifierades på så sätt att i stället för konkursutbrottet utpekades, i fall då gäldenären själv ansökte om konkurs, tiden för konkursansökan eller, i fall där borgenärerna ansökte om konkurs, den offentliga stämningen som det avgörande. Säljaren var således inte skyldig att "leverera" varorna om de inte betalades, under förutsättning att varorna inte var "avlämnade" vid den kritiska tidpunkten.

I motiven[51] hänvisades kort till doktrinen där de frågor fick lösas som kunde uppkomma beträffande tvister huruvida sålda varor skulle anses vara levererade. Detta förefaller mot bakgrund av den tidigare utredningen synnerligen märkligt. Inte nog med att man menade att den då gällande regeln om stoppningsrätten var tillräcklig. Kommittén menade också att preklusionsregeln avseende borgenärernas krav kunde slopas eftersom den inte vilade på någon giltig grund.

Förslaget i denna del är således mycket sparsmakat och det är svårt att få något ordentligt grepp på hur man såg på de frågor som kunde uppkomma vid stoppningsrätten. Förslaget var dock i andra delar progressivt och kunde vinna gillande. Det var nämligen detta förslag inklusive det kortfattade förslaget om stoppningsrätt som kom att ligga till grund för 1862 års konkurslag.

---

[49] Bet. 1857/58:LU65 s. 8.

[50] Förslag till konkurslag 1859, avgivet februari 1859.

[51] Förslag till konkurslag 1859 s. 76.

3.8.2 En kuriositet vid riksdagsbehandlingen

Sedan kommittén år 1859 lämnat sitt förslag till konkurslag blev det föremål för granskning inom Justitiedepartementet. Trots att kommittén hade att beakta – och också villigt beaktade – den kritik som Högsta domstolen framställt mot förslaget 1854, ansågs det vara nödvändigt att inhämta ett nytt yttrande från domstolen. Emellertid drog föredragningen i domstolen ut på tiden.[52] Under dessa omständigheter var det inte möjligt för Kungl. Maj:t att lägga fram någon proposition i ärendet till 1859/60 års riksdag.

I det läget inträffade en intressant kuriositet. Ständernas lagutskott tog upp frågan om ny konkurslag endast på grund av en motion i ämnet, utan att någon proposition lagts fram. Enligt grundlagen var konungen förhindrad att framlägga proposition när Högsta domstolen ännu inte yttrat sig. Emellertid fann utskottet att det inte var grundlagsstridigt att utskottet, utan Högsta domstolens hörande, tog upp en lagstiftningsfråga. I vart fall menade utskottet att det hade gott underlag för att skrida till beslut i lagstiftningsfrågan.[53] Sådant fattades också av Rikets ständer på föreliggande material.[54] På detta något udda sätt tillkom 1862 års konkurslag.[55] Den nya lagen byggde i fråga om stoppningsrätten helt på 1859 års kortfattade förslag och motiv.

Samtliga tre konkurslagar under 1800-talet innebar således att säljaren hade rätt att stoppa sålt gods som inte levererats innan den kritiska tidpunkten inträffat.[56] Den stora stridsfrågan kvarstod dock. När skulle godset anses vara levererat? Under riksdagsbehandlingen till 1862 års lag framfördes invändningar mot förslaget. De frågor som främst var kontroversiella var vilken egendom och från vilken tidpunkt egendomen skulle anses tillhöra boet.[57] Gränsande till dessa frågor är stoppningsregeln som också medförde en återremittering.

Det kanske inte var så underligt att debatten blev så het med tanke på att den riksdagsman som ivrigast kritiserade utskottets betänkande, riksarkivarien Nordström,[58] hade varit ledamot av 1854 års kommitté. Denna

---

[52] Högsta domstolens yttrande kom först 1861. Se Högsta domstolens protokoll 8 november 1861. En ledamot av domstolen utgav år 1860 anonymt en skrift "Om det nyaste förslaget till konkurslag" där förslaget kritiserades. Se Boman i FT 1977 s. 87.

[53] Bet. 1859/60:LU33 s. 5.

[54] Bihang till Riksståndens protokoll 1859/60, 10 saml., 2 avd., § 47

[55] Konkurslag given den 18 september 1862, nr 51.

[56] Eventuellt hade säljaren också rätt att återfå gods som utlämnats sedan konkursen inträffat. Se Högsta domstolens protokoll 8 november 1861 som hänvisas till i Heckscher s. 203 f.

[57] Utskottets ursprungliga betänkande var nr 33. De betänkanden som kom efter återremitteringen hade nr 48 och 58. Se Bihang till Riksståndens protokoll 1859/60, 7 saml., 1 avd.

[58] Riksarkivarien Nordström företrädde de konservativa krafterna som förklarade dåtidens ekonomiska kriser med överkonsumtion. Emellertid hade kriserna viktigare

kommitté föreslog, som redovisats nyss, en synnerligen utförlig reglering av leveranstidpunkten. I ärendet yttrade riksarkivarien angående hänvisningen till doktrin i 1859 års förslag att doktrinen inte sällan är ganska "ombytlig och vankelmodig". Den rättsökande allmänheten skulle därför vara vida mera betjänta av en given lag i ämnet menade riksarkivarien.[59]

Trots den kritik som riktades mot bestämmelsen om säljarens rätt vid köparens konkurs omarbetades inte bestämmelsen av utskottet. Konkurslagen godtogs av riksdagen varefter reglerna om stoppningsrätt togs i 38 § 1862 års konkurslag.[60] Där fanns de kvar till dess de nya skandinaviska köplagarna trädde i kraft i början av 1900-talet.

3.9 Stoppningsrätt enligt sjölagen

Under den period som här har behandlats förelåg stora problem med att bestämma när godset skulle anses levererat. Särskilt gällde detta i fall där godset skulle transporteras. Vid denna tid var sjötransporterna det viktigaste transportsättet. Under 1800-talet fanns tre olika sjölagar. Den utomordentligt viktiga och betydelsefulla 1667 års svenska sjölag reglerade förhållandena fram till 1864 då en ny, i dessa sammanhang nästan provisorisk lag, ersatte den äldre. Därefter inleddes det så framgångsrika nordiska lagstiftningssamarbetet på sjörättens område som fortfarande förekommer. Det första resultatet av detta samarbete var 1890-talets nordiska sjölagar. Jag skall kort redovisa hur dessa lagar och förarbetena till dem behandlade stoppningsrätten.

Vid transport av gods får stoppningsrätten en något annan vinkling än när endast säljaren och köparen och deras borgenärer är inblandade. Detta hänger samman med att godset innehas av en från parterna i köpförhållandet fristående tredje man. Den problemställning som uppkommer genom stoppningsrätten är om fraktföraren skall betraktas som säljarens eller köparens man. Detta förändrar ganska radikalt frågeställningen om t.ex. stoppningsrättens slutpunkt.

---

och komplicerade orsaker som en del av den nya världsekonomi som kan sägas ha bildats genom den industriella framväxten under 1800-talet. Se Magnusson s. 343 f.

[59] Bihang till Riksståndens protokoll 1859/60, 6 saml., s. 445 f. Lägg märke till att Hillgård s. 69 i not 3, anger en felaktig hänvisning till uttalandet.

[60] Bet. 1859/60:LU 48 s. 11 och Heckscher s. 204.

3.9.1 Tiden före 1890

Det råder viss oklarhet om källorna till 1667 års sjölag men den anses allmänt ha haft ett gott anseende som sjölag vid denna tid.[61] Det kan framhållas att lagen hade vissa stadganden om konossement även om dessa inte var särskilt utvecklade. Detta är av betydelse eftersom jag längre fram kommer att påvisa att konossementsregler ofta åberopas till stöd för tolkningen av stoppningsrätten. I lagen saknades dock regler om stoppningsrätt.

Den äldre lagen ersattes av 1864 års sjölag. Denna byggde i stora delar på reglerna i den stora tyska handelslagboken. Denna sjölag var dock inte på långt när så lysande som sin föregångare. Snarare var den ett försök att hastigt uppdatera den äldre lagen som hade verkat i nära 200 år.[62]

I 1864 års sjölag upptogs inga bestämmelser om stoppningsrätt. Reglerna om konossement överfördes från den äldre lagen. Formen var den för konossement allmänt vedertagna. Lagstiftaren ville emellertid underlätta för handeln och göra konossementet så rörligt som möjligt varför det infördes en möjlighet att ställa konossementet till innehavaren. Denna möjlighet framgick av 96 § 1864 års lag. Med detta menade lagstiftaren sig ha löst vissa frågor som konkurslagstiftningen aktualiserade genom sina bestämmelser om stoppningsrätt. Lösningen byggde på konossementets egenskap att vara bärare av godset, den s.k. presentationsdoktrinen.[63]

Enligt motiven[64] ålades befälhavaren vid användande av innehavarkonossement inte någon skyldighet att undersöka mottagarens behörighet på annat sätt än att det av konossementet måste framgå att godset kunde lämnas ut till den som begärde det. Härigenom hade man, menade lagstiftaren, öppnat en väg för lastägaren att undvika kreditförluster genom att betalning för varor som sänts inte betalades på grund av mottagarens obestånd. Genom att sända ett innehavarkonossement till en affärsvän med order om att denne skulle sätta sig i besittning av godset var säljarens egendom skyddad. Kom affärsvännen och köparen samtidigt med var sitt innehavarkonossement fick godset läggas upp enligt särskilda regler. I detta sammanhang hänvisades till de utländska uttrycken *stoppage in transitu* och *droit de suite*.

Bakgrunden till dessa uttalanden är att lagstiftningen såsom den gestaltade sig enligt 1862 års konkurslagstiftning inte gav ett klart svar på vad som gällde när det för godset utställts ett konossement. Detta framgick med all önskvärd tydlighet av riksarkivarien Nordströms kritik mot 1959

---

[61] Holmbäck, *passim*, Palmgren i SvJT 1960 s. 25 ff., Selvig i SvJT 1963 s. 284 f. och Selvig, Begrenset rederansvar.

[62] För en redogörelse av förarbetena se prop. 1862/63:81 s. 78-80.

[63] Se avsnitt 11.9.2(i).

[64] Prop. 1862/63:81 s. 92.

års förslag till konkurslag.[65] Konossementsbestämmelserna blev föremål för en ganska livlig diskussion. Detta förklaras av att arbetet med en ny sjölag påbörjats och att det framkom att framför allt dansk rätt avvek från vad som gällde i de övriga skandinaviska länderna. I 1882 års danska sjölagsutkast stadgades att genom en överlåtelse av konossementet överfördes äganderätten eller rådighetsrätten över varorna till mottagaren. Stoppningsrätt kunde då inte finnas enligt dansk uppfattning.[66] Vid de nordiska juristmötena diskuterades frågan ganska livligt vid slutet av 1800-talet.[67]

Vad som framförallt stod i centrum för debatten var de rättsverkningar överlämnandet av konossementet till mottagaren hade. Innebar överlämnandet att mottagaren hade samma rätt som om han eller hon hade mottagit godset? Om detta var ett riktigt antagande kunde ju inte stoppningsrätten utövas efter överlämnandet av konossementet. Detta var den härskande uppfattningen.[68] Emellertid fanns det också förespråkare för att stoppningsrätten fanns kvar trots att det lämnats över till köparen.[69] Om denna senare linje var riktig innebar den en uppmjukning av konossementets funktion som representant för godset.

3.9.2 Endossering av konossement avskar inte stoppningsrätten

Mot bakgrund av den utveckling som skett genom segelfartygens minskade antal och ångfartygens allt större dominans på världshaven samt den skyndsamhet under vilken 1864 års sjölag framarbetades, är det inte underligt att man snart igen kom igång med arbetet mot ännu en sjölag. Främst hördes röster för lagstiftning beträffande frågor som låg utanför befraktningsrätten men även andra frågor krävde lagstiftning.

Som redan påpekats utfördes arbetet i nordiskt samarbete. Det förslag som utarbetades var således väl underbyggt genom arbetet i tre länders kommittéer. Bestämmelserna om konossement, som i och för sig gjorts utförligare genom 1864 års lag, utarbetades nu ytterligare. Även andra delar av lagen förbättrades.[70] Beträffande stoppningsrätten infördes en ny

---

[65] Se avsnitt 3.8.2. Se också hänvisningar hos Hillgård s. 69 vid och i not 4.

[66] Heckscher s. 191 f.

[67] Se Nordling i NT 1875 s. 663 ff., Aagesen i NJM 1878 bilaga IV, Afzelius i NJM 1884 bilaga II, samt förhandlingarna vid Nordiska Juristmötet 1878 och 1884.

[68] Så Afzelius i NJM 1884 s. 18, Nordling i NT 1875 s. 665, Hammarskjöld s. 208 f. och Dahlström s. 217.

[69] Se Hambro s. 199.

[70] Ett exempel är försäkringskapitlet, där endast de viktigaste stadgandena togs upp i lagen, vilken antogs bli kompletterad med en sjöförsäkringsplan. Se om utveckling Sévon i JFT 1965 s. 349 ff. och Johansson i Festskrift till Sandström s. 266.

bestämmelse bland konossementsreglerna. Den nya regeln togs upp i 166 § 1891 års sjölag. Bestämmelsen innebar att säljaren hade rätt att inställa lossning eller på annat sätt förfoga över godset även om konossement överlämnats till köparen, för det fall köparen vägrade att godkänna eller betala rätteligen dragen växel eller om köparen på annat sätt undandrog sig att uppfylla köpet. Detsamma gällde om köparen vid kreditköp kommit i konkurs, saknade utmätningsbar egendom eller inställt sina betalningar. I regeln slogs således fast principen att säljaren har kvar sin stoppningsrätt även efter det att konossementet överlämnats till köparen.[71]

Däremot upphörde stoppningsrätten när konossementet överlåtits till tredje man. Detta var en helt ny regel vars införande inte motiverades särskilt i förarbetena. Avsaknaden av motiv förefaller märklig dels med tanke på att regeln inte direkt rör förhållandena mellan transportör och mottagare, dels med tanke på att regeln inte fanns i den tidigare sjölagen. Det senare påpekades också i motiven som fortsätter: befälhavaren är förpliktad att utlämna godset till innehavaren av konossementet. Om befälhavaren inte gör detta kan han eller hon ådra sig ansvar för detta. Först när flera innehavare av konossementet uppträder är befälhavaren berättigad att lägga upp godset för rätt borgenärs räkning. Sedan fortsätter man i motiven med ett resonemang som i stort följer förarbetena till 1864 års sjölag.[72]

Det skall uppmärksammas att 1862 års konkurslag fortfarande existerade vid sidan om sjölagen. De båda lagarna gick olika långt i fråga om stoppningsrätten. Enligt 38 § i den då gällande konkurslagen var säljaren inte skyldig att "leverera" varorna om de inte betalades, under förutsättning att varorna inte var "avlämnade" vid den kritiska tidpunkten. Detta stadgande hade med avsikt gjorts vagt.[73] Enligt 166 § 1891 års sjölag hade säljaren rätt att inställa lossning eller att annars förfoga över godset om inte betalning skedde trots att konossementet överlämnats till köparen. Ett problem i detta sammanhang var termerna "levererade" och "avlämnade". Kunde varorna anses "avlämnade" när konossementet hade överlämnats till köparen? Det kvarstod således vissa problem som måste lösas. Detta skedde dock inte förrän i samband med de skandinaviska köplagarna.

Genom 166 § 1891 års sjölag löste man inte bara stoppningsrätten vid användande av konossement utan också vid fraktavtal över huvud taget. Det fanns enligt Almén ingen anledning att tolka detta stadgande *e contrario* när andra transportdokument än konossement användes. Om stoppningsrätten gällde när konossement användes – som ju överför de flesta förfogandemöjligheter över varan till köparen – så fanns inget hinder mot att

---

[71] Frågan hade diskuterats livligt, se t.ex. Aagesen i NJM 1878 och Afzelius i NJM 1884.

[72] NJA II 1891 s. 96 f. Uttalandena i 1882 års sjölagskommitténs är utförligare beträffande bakgrunden, se Betänkande 1887 s. 124 ff.

[73] Se ovan avsnitt 1.9.1.

kunna använda den när andra dokument – som inte förde över sådan rätt – utfärdats.[74] Det kan således förutsättas att införandet av 166 § 1891 års sjölag medförde att tolkningen av 38 § 1862 års konkurslag kom att påverkas.

Redan innan 1891 års sjölag trädde i kraft hade vissa riktlinjer utbildats i praxis kring stoppningsrätten i 1862 års konkurslag. I svensk praxis slog domstolarna in på en väg som stred mot den härskande uppfattningen i doktrinen. I stället anslöt domstolarna sig till den riktning som menade att det gick att utöva stoppningsrätt även sedan konossementet överlämnats till mottagaren.[75] Denna praxis förebådade således den nya regleringen i sjölagen.

3.10 Stoppningsrätten vid förra sekelskiftet i övriga nordiska länder

Den hittills gjorda genomgången av lagstiftning under 1800-talet utgår från ett svenskt perspektiv. Det kan emellertid vara lämpligt att sammanfatta de övriga nordiska ländernas rätt innan jag går vidare till den gemensamma nordiska köplagen. Det skall uppmärksammas att det redan tidigt under 1800-talet förelåg en önskan att på skandinavisk basis revidera de gamla lagböckerna. Lagkommittéer i Norge och Sverige träffades därför regelbundet för att utbyta erfarenheter. Ett exempel på ett sådant samarbete är konkursrätten på 1850-talet. Detta samarbete ledde emellertid inte till något resultat i form av gemensam lagstiftning.

Det verkliga genombrottet kan sägas komma i och med det första nordiska juristmötet i Köpenhamn år 1872. Det var på handelsrättens område som detta samarbete fungerade bäst. Nya växellagar, varumärkeslagar samt handelsregisterlagar infördes som en följd av samarbetet. Som framgått ovan var också 1890-talets sjölagar en frukt av det nordiska samarbetet i lagstiftningsfrågor.

Det är därför inte särskilt förvånande att man i de övriga nordiska länderna hade en liknande utveckling som den svenska. I Danmark och Norge var Christian V:s lag från 1683 respektive 1687 gällande rätt under lång tid. I denna fanns inga stadganden angående stoppningsinstitutet. Också i övriga Norden fick man till en början treva sig fram i praxis utan särskilt lagstöd. Finland följde Sveriges lagstiftning till en början.

---

[74] Almén § 39 vid not 9.

[75] *Rex* NT 1871 s. 460, *Pallas* NJA 1874 s. 559 och *Kong Carl* NJA 1877 s. 510.

3.10.1 Danmark

I Danmark utvecklades stoppningsinstitutet liksom i Sverige genom praxis.[76] Det första fallet i denna utveckling är HP 1747 A s. 64.[77] En engelsk säljare sålt varor på kredit till en norsk köpare. Sedan varorna skeppats, utan att konossement utfärdats, från England men innan de kommit fram till Norge avled köparen. Det visade sig att dödsboet var insolvent. Majoriteten i Højesteret gav köparens kreditorer företräde till godset. Dommer Rantzaus votum i målet får belysa hur rättsläget uppfattades.

> "Hvor haard denne Casus end er for [säljaren], saa dog beror Questionen alene paa at finde Ejermanden til de Varer, som fra London til Christiania er sendt. Efter al Defenition in jure om Contracter bliver man Ejermand til Varer, saasnart de efter hans foregaande Order og paa hans Regning indskibes, ..."[78]

Detta ger klart uttryck för den danska inställningen att äganderätten övergick till köparen så snart varorna inskeppats för dennes räkning. Någon möjlighet att stoppa varorna förelåg inte efter denna tidpunkt. Ståndpunkten bekräftades i senare praxis.[79]

En särskild fråga som prövades flitigt under tiden före 1858 års lag om insolvensbehandling var om överlämnande av transportdokument eller andra affärsdokument som fakturor eller liknande, kunde likställas med överlämnande av den fysiska besittningen av varorna. I enlighet med de fall där inget konossement förekom utbildades en praxis som innebar att överlämnandet av konossement i enlighet med sakens natur och lagens analogi[80] var att betrakta som en "symbolisk överlåtelse" av varorna. Säljaren kunde därför inte utöva någon rätt att återta varorna efter det att konossement överlämnats.[81]

Den praxis som sålunda utvecklats kodifierades i Danmark genom 10 § 1858 års lag om insolvensbehandling.[82] Lagrummet gav säljaren rätt att återta varor och konossement som kommit boet tillhanda efter konkursen om inte gäldenären hade förvärvat äganderätt till varorna.[83] Eftersom köparens förvärv av konossement innan konkursen ansågs medföra att ägan-

---

[76] Se Gram s. 189 och framför allt Nielsen, Studier s. 83 ff.

[77] Fallet finns refererat i Nielsen, Uddrag s. 20.

[78] Fallet HP 1747 A s. 64, här citerat efter Nielsen, Uddrag s. 23.

[79] Detta framgår av HP 1768 A s. 312, HP 1776 A s. 634, HP 1787 A s. 76 samt HP 1800 A s. 287. Samtliga fall omtalade av Nielsen, Studier.

[80] Det fanns i Danmark sedan år 1794 en förordning om Respondentia-brev. Enligt denna fick den som hade lånat ut pengar till inlagt gods, rätt till betalning i godset om det jämte ett respondentiabrev som specificerade varorna utställts ett konossement över dem. Analogien avsåg uppenbarligen denna förordning.

[81] N.J.A. 29 Bd. s. 152 och N.J.A. 25 Bd. s. 173.

[82] Lov om Behandlingen af Fallitboer af 30 december 1858.

[83] För en utförlig redovisning av dansk rätt under denna tid se Heckscher s. 189 ff.

derätten till varorna hade övergått till köparen kunde stoppning inte ske när sådana dokument överlämnats till köparen. Någon rätt att kräva varor eller dokument åter förelåg inte i denna situation. Regeln kan inte sägas vara en stoppningsregel i egentlig mening. Regeln knöt an till äganderätten i sådan grad att rätten att stoppa gjordes beroende av denna. Det danska rättsläget medförde olikhet i förhållande till den inriktning som praxis tagit i Sverige och Norge, vilket spelade viss roll vid tillkomsten av den gemensamma nordiska sjölagen på 1890-talet. De givna reglerna var emellertid inte nya i dansk rätt.

När en ny konkurslag infördes mot slutet av 1800-talet fördunklades[84] de tidigare reglerna. Reglerna om stoppning upptogs i 4 § 1872 års konkurslag.[85] Paragrafen gick ut på att om pengar, varor eller konossement som sänts till gäldenären, så att han eller hon för detta skulle utge vederlag, och om sakerna kommit till boet efter konkursens början, så kunde boet gå in i avtalet om det genast betalade vederlaget. Denna regel skulle ses i samband med 16 § som innebar att en obetald säljare kunde återta varor som redan före konkursen lämnats ut till gäldenären. Detta kom sig av att gäldenären inte blivit ägare eftersom han eller hon inte betalat varan. Man lade genom lagstiftningen stor vikt vid avhängighetsförhållandet mellan prestationerna.[86] Någon ändring av tidigare konkurslag tycks inte ha varit avsedd.[87]

När sedan den gemensamma nordiska sjölagen kom till stånd i slutet av 1800-talet infördes också i dansk rätt reglerna i 166 §, vilka fick en i stort sett likalydande utformning som den svenska. Detta skulle ha medfört en ändring i dansk rätt. Så blev emellertid inte fallet eftersom man tolkade stadgandet i sjölagen med viss stränghet mot bakgrund av tidigare rätt.[88] Senare ändrades köplagen och sjölagen så att överlämnande av konossement inte innebar att stoppningsrätten upphörde.[89] Först denna förändring tycks ha medfört en ändrad inställning i praxis. Stadgandena i 1872 års konkurslag stod dock kvar oförändrade och gör så även i den nu gällande konkurslagen.[90]

---

[84] Orden hämtade från Heckscher s. 192.

[85] Konkursloven nr 51 af 25 mars 1872.

[86] Møller i TfR 1896 s. 135 ff., Harbou & Munch s. 55 ff. och Nielsen, Studier kap. 3 särskilt s. 77 f.

[87] Aagesen i NJM 1878 s. 149 f. Se också hänvisningar i Hillgård s. 73 not 5 samt Almén § 39 i not 18.

[88] Vinding Kruse, Ejendomsretten II s. 1174 f.

[89] Avsnitt 3.11.

[90] § 54 Konkurslov nr 298 af den 8 juni 1977. Se nu Lovbekendtgørelse nr 588 af 1 september 1986.

3.10.2 Finland

I finländsk rätt dyker stoppningsrätten upp första gången i 49 § 1868 konkursstadga.[91] Denna regel motsvarade i stora drag vad som föreskrevs i 1862 års svenska konkurslag. Det skall framhållas att det fanns ett tillägg i paragrafen som innebar att säljaren inte bara hade stoppningsrätt utan även återkravsrätt. Finland deltog inte i det nordiska samarbetet i slutet av 1900-talet och påverkades endast mycket litet av lagstiftningen i övriga Norden. Bestämmelsen i konkursstadgan stod t.ex. kvar till dess en ny köplag infördes under 1980-talet.

Som ett komplement till stoppningsrätten enligt 49 § konkursstadgan upptogs en regel i 119 § 1873 års finländska sjölag.[92] Denna bestämmelse innebar att ett till köparen överlåtet konossement kunde återkallas. Förutsättningarna för återkallelse av konossementet var att betalning inte erlagts av köparen, att han eller hon avträtt sin egendom i konkurs eller inte kunnat infria en rätteligen dragen växel och att konossementet när lossning skulle ske överlåtits till en tredje man i god tro.[93]

Först år 1939 gick Finland in på fullt allvar i samarbetet kring den skandinaviska sjölagen då den nya finländska sjölagen utfärdades.[94] Genom detta övergick den skandinaviska sjörätten till att vara nordisk. Finlands sjölag upptog i 166 § ett motsvarande stadgande om stoppningsrätt som de övriga nordiska sjölagarna. Det skall uppmärksammas att bestämmelsen i stora delar svarade mot det svenska stadgandet i dess lydelse efter ändringarna på grund av 1905 års köplag infördes.[95] Trots att Finland inte deltog i arbetet med denna köplag erkändes stoppningsrätten i finländsk rätt även utanför konkursrätten.[96]

3.10.3 Norge

I Norge uppträdde första gången en stoppningsregel i 63 och 64 §§ 1860 års sjölag.[97] Dessa reglerna innebar bl.a. att kaptenen skulle uppträda som avsändarens kommissionär och underlåta lämna ut varan till köparen om t.ex. dokumenten inte var i sin ordning.[98] Säljaren kunde också återkalla den äganderättsövergång, som skett genom att konossementet övergått till

---

[91] Konkursstadgan 9.11.1868/31.
[92] Sjölag 9 juni 1873/20
[93] Rättsfall i JFT 1883 s. 178, JFT 1887 s. 239 och JFT 1888 s. 263.
[94] Sjölag 9.6.1939/167.
[95] Se mera härom nedan.
[96] Beckman, Finlands sjörätt s. 231.
[97] Lov om sjøfarten af den 24 mars 1860.
[98] Platou s. 359.

köparen, om denne "gjort Opbud eller Fallit uden at have betalt Varerne". Detta ledde i praktiken till en form av stoppningsrätt under transporten.

Till denna specialregel kom en generellare som togs upp i 40 § 1863 års konkurslag.[99] Den innebar att säljaren kunde kräva godset åter av boet om det inte var betalt. Så kunde ske endast om godset innan konkursen inte intagits på gäldenärens varulager, förvaringsplats eller, för dennes räkning, utgivits till tredje man. Motsvarande regel infördes senare för de fall där köparen öppnade ackordsförhandling. Reglerna för dessa fall fanns i 34 § 1899 års ackordslagen.[100]

Genom den gemensamma nordiska lagstiftningen inom sjörätten infördes reglerna om stoppningsrätt i 166 § skandinaviska sjölagen. Samtliga nu nämnda regler innebar att säljaren hade kvar sin stoppningsrätt även för det fall ett konossement hade ställts ut. De nu nämnda lagarna verkade vid sidan om varandra.[101] Bestämmelserna om stoppningsrätt kom, trots reglernas olika placering, i praxis att utformas på ett relativ enhetligt sätt.

3.11 Stoppningsrätten kring tidpunkten för den skandinaviska köplagen

Den givna beskrivningen av lagstiftningen ger en bild av den rättsliga miljö som fanns i Norden i slutet av 1800-talet. Det kan framstå som ett nederlag för reformvännerna att inte de stora civillagsförslagen genomfördes. Man skall dock ha i minnet att det inte i första hand var beträffande köprättsliga regler som striden stod.

Frågor som kvinnans likställdhet med mannen krävde reformer som gick utöver förslagen till allmän civillag. Inom handelsrätten skedde liberaliseringar genom avskaffandet av skråordningen och införandet av näringsfrihet. Det skall också framhållas att ståndsriksdagen avskaffades genom reformer år 1862 och år 1866. Härigenom kom tvåkammarriksdagen att införas.

I denna allmänpolitiska miljö fick familjerätt och anknytande frågor om testamente och arv betydligt större uppmärksamhet än köprättsliga frågor eller frågor om konkursförfarandet. Under hela 1800-talet hade liberalismen vunnit insteg och reformvännerna hade lyckats införa partiella reformer på många av de nämnda områdena. Detta menar jag visar sig i den lagstiftningsproduktion som tog vid på köprättens område i slutet på 1800-talet.

---

[99] Lov om Concurs og Concursboers Behandling av 6 juni 1863.

[100] Lov om Akkordforhandling av 6 mai 1899, nr 1.

[101] Detta är läget enligt gällande konkurslag. Vid sidan om sjölagens och köplagens regler finns Lov 8 juni 1984 nr 59 om fordringshavernes dekningsrett (dekningsloven) och lov om gjeldsforhandling och konkurs (konkursloven) av den 8 juni 1984, nr 58.

3.11.1 Ett första förslag till köplag

Sedan lagberedningens förslag till ny allmän civillag med handelsbalk inte genomfördes tog de partiella reformernas tid vid. Tanken på en fullständig reform hade dock aldrig riktigt fallit i glömska. Den s.k. Nya lagberedningen tillsattes för att utarbeta förslag till ny civillagstiftning och processordning. Arbetet resulterade till en början i ny utsökningslag och vattenlagstiftning. I sitt arbete hade Nya lagberedningen i uppdrag att utarbeta bestämmelser till en ny handelsbalk.[102] Beredningen fick emellertid närmare anvisningar om att komma med ett förslag på särskilda delar av handelsbalken vilka lämpade sig för att framläggas vid slutet av år 1894.

Beredningen fick således slå in på en väg som ledde in på partiell lagstiftning i ännu mindre delar. I enlighet med sina anvisningar lämnade Nya lagberedningen år 1894 ett förslag till lag om köp och byte m.m.[103] Förslaget skickades ut på remiss till handelns organisationer och även Högsta domstolen avgav ett utlåtande.[104]

Köplagsförslaget innehöll en regel om stoppningsrätt som hämtades från motsvarande regel i lagkommitténs förslag till handelsbalk.[105] I bestämmelsen togs både stoppningsrätten och hävningsrätten upp. Nya lagberedningen hänvisade beträffande stoppningsrätten till de skäl som anfördes av lagkommittén. Det var således fortfarande fråga om en tyst förutsättning att en säljare som lämnade kredit skulle få sin motprestation. Därför kunde man göra avsteg från principen att den säljare som lämnar ifrån sig en vara mot kredit också ger upp sin rätt att få byta prestation mot prestation, när förutsättningen inte längre var för handen. Så långt var stoppningsinstitutet i princip oförändrat.

Nya lagberedningen föreslog vidare ett andra stycke av bestämmelsen. Bestämmelsen innehöll en nyhet för svensk rätts del i och med att det här för första gången lämnas en möjlighet att återta godset sedan det lämnats över till köparen. Motivet för en sådan återkravsregel var i stort detsamma som för den normala stoppningsrätten. Samma rätt som tillkom säljaren att hålla inne godset i normalfallet ansågs föreligga för det fall säljaren varit ovetande om köparens konkurstillstånd eller annars förhindrad att utnyttja sin rätt att hålla inne godset. Beredningen ansåg det "tvivels utan billigt" att säljarens rätt inte uteslöts av en liknande tillfällighet.[106] Förslaget mottogs relativt väl.

---

[102] Nya lagberedningen fick sitt uppdrag genom nådigt brev av den 14 april 1893.

[103] Nya lagberedningens Förslag till lag om köp och byte äfvensom till andra därmed sammanhängande författningar. En närmare redogörelse för förslaget finns intaget i NJA II 1901 nr 1 s. 1.

[104] Yttrande den 24 oktober 1900. Se NJA II 1901 nr 1.

[105] Se avsnitt 1.5.

[106] NJA II 1901 s. 77.

Förhållandet till övriga regler om stoppningsrätt togs också upp i förslaget. Nya lagberedningen föreslog t.ex. att 38 § 1862 års konkurslag skulle upphävas för att undvika konflikt mellan köplagen och konkurslagen. Däremot blev förhållandet mellan den föreslagna köplagen och 1891 års sjölag något oklart. Enligt 37 § förslaget till köplag skulle vad som föreslogs beträffande säljarens förfoganderätt, däribland bl.a. stoppningsrätten, inte innebära någon förändring i förhållande till reglerna i 166 § 1891 års sjölag. Vad som åsyftades var de inskränkta möjligheter att förfoga över varan som tillkom säljaren enligt köplagen för det fall tredje man förvärvat konossement.

Regeln i 37 § förslaget ifrågasattes av ledamöterna i Högsta domstolen. Den ansågs oklar och kunde inte sägas fylla sitt syfte på det sätt den utformats.[107] Det var alltså fråga om en motsättning mellan de köprättsliga reglerna och sjölagens bestämmelser om konossement. Detta ämne hade, som tidigare framhållits, varit uppe redan tidigare i den juridiska debatten. Högsta domstolen framhöll att man borde slå in på en väg där den nordiska enheten på sjörättens område inte riskerade att gå om intet.

Det var också i linje med den allmänna debatten kring köplagstiftningen vid denna tid att ta stor hänsyn till det nordiska samarbetet. Riksdagen hade tidigare samma år som Högsta domstolen avgav sitt utlåtande i en skrivelse[108] till Kungl. Maj:t anhållit att det i det fortsatta arbetet skulle tas under övervägande i vad mån lagstiftning på obligationsrättens område kunde vinna skandinavisk anslutning. Det var också denna väg man slog in på. Även om Nya lagberedningens förslag således inte direkt låg till grund för den svenska lagstiftningen var det detta förslag som var utgångspunkt för det fortsatta skandinaviska arbetet.

3.11.2 Stoppningsrätten vid 1900-talets början

Sedan de skandinaviska länderna formerat sina kommittéer kunde arbetet starta år 1901. Man koncentrerade arbetet på att få till stånd en så modern lagstiftning som möjligt. I anledning därav hördes under arbetets gång åtskilliga representanter med erfarenhet från handel varjämte olika sammanslutningar hördes. Sedan arbetet färdigställts lade de olika ländernas kommittéer fram förslag till köplagar i början av 1900-talet. Förslagen skickades sedan på remiss. Högsta domstolen hördes också över förslaget.[109] Slutligen kunde en svensk proposition läggas fram för riksdagen.

---

[107] NJA II 1901 s. 79.

[108] Den 14 maj 1900.

[109] En utförlig redogörelse förarbetenas gång finns i NJA II 1906 s. 1.

Riksdagen godtog lagförslaget efter endast smärre justeringar och lagen (1905:38) om köp och byte av lös egendom kunde träda i kraft.[110]

I stort sett motsvarande lagar utfärdades i Danmark år 1906 och i Norge år 1907. Även Island införde år 1911 en köplag som i obetydlig mening avvek från de just nämnda. Finland blev dock kvar i det gamla systemet under lång tid framöver och kunde inte förrän år 1987 anta en ny köplag som dock var grundad på en internationell konvention om köp.

(i) Den allmänna regeln om stoppningsrätt

I det förslag som lades fram av den svenska kommittén fanns reglerna om stoppningsinstitutet upptagna i 39-41 §§. Dessa bestämmelser gick igenom lagstiftningsprocessen i stort sett oförändrade och godtogs slutligen av riksdagen. Stoppningsrätten hade fått plats i 39 §. Vissa frågor om konkursboets inträde i avtalet reglerades i 40 §. Slutligen togs återkravsrätten upp för sig i 41 §. Bestämmelsen om stoppningsrätt – som fått i princip motsvarande utformning i de norska och danska förslagen – reglerade vid sitt upphävande flera situationer. En förutsättning för utövande av stoppningsrätten var att anstånd med köpeskillingens erläggande var medgivet. Vidare skulle köparen efter köpets avslutande blivit försatt i konkurs eller fått till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs eller vid utmätning funnits sakna tillgång att betala sin gäld eller, om köparen var köpman, denne inställt sina betalningar eller slutligen annars funnits vara på sådant obestånd, att det måste antas, att köpeskillingen inte kunde betalas på rätt sätt. Intill dess betryggande säkerhet ställdes för köpeskillingens gäldande, kunde säljaren hålla godset inne eller, där det hade försänts men ej kommit i köparens besittning, hindra dess utgivande.

Kommittén som arbetade fram förslaget till bestämmelsen i 39 § konstaterade att det enligt den då gällande svenska rätten redan förelåg en rätt för säljaren att stoppa varans utlämnade till köparen när denne kommit på visst i lagen angivet manifesterat obestånd. Kommittén anförde vidare att den rätt som tillkom säljaren enligt då gällande lag borde utvidgas till att omfatta också fall av obestånd som inte manifesterats. Reglerna utvidgades således till att omfatta även detta fall. De skäl som angavs till utvidgningen var något tillspetsade. Det ansågs obilligt att säljaren inte skulle ha stoppningsrätt när köparen på grund av obestånd rymt eller tagit sitt liv innan konkursen öppnats.[111] Även om det inom Högsta domstolen[112] hade framförts invändningar mot en utvidgning av regeln till att omfatta även insolvens som inte manifesterats, dvs. utan att insolvensen fastställts genom beslut eller annan offentligt åtgärd, grundade sig propositionen på kommitténs förslag. Detta godtogs också av riksdagen.

---

[110] Prop. 1905:27, Bet. 1905:LU50, rskr. 1905:112, SFS 1905:38.

[111] NJA II 1906 s. 70.

[112] NJA II 1906 s. 72.

Den rätt att kräva godset åter som infördes genom 41 § 1905 års köplag var ny för stoppningsinstitutet. Den byggde på det förslag som Nya lagberedningen lade fram.[113] Man konstaterade att det särskilt vid distansköp förelåg risk antingen för att säljaren skickade iväg godset utan att veta om att konkursen inträffat eller att en order om att innehålla godset inte kom fraktföraren till handa med följd att denne kunde komma att lämna ut godset. Det skulle, menade kommittén,[114] "uppenbarligen vara för rättskänslan stötande," om säljaren i det läget måste nöja sig med den utdelning som faller ut på köpeskillingen i konkursen.

De skäl som angavs för stoppningsreglerna kan enligt min mening sägas vara ganska innehållslösa. De återger till stor del en fasadlegitimation. Man kan lika gärna vända på förhållandet och säga att det är obilligt mot andra fordringsägare i konkursen att säljaren lämnas möjlighet att inte bara stoppa varans återtagande utan också ta tillbaka den i vissa fall. Att olika säljare kommer att bedömas efter olika regler beroende på när insolvensen inträffar är inte heller ett hållbart argument. För det mesta är det en ren sinkadus när den kritiska tidpunkten inträffar och var varorna råkar befinna sig vid denna tidpunkt.

(ii) Stoppningsrätt vid FOB-köp

I den nordiska köplagen fanns bestämmelser om betydelsen av vissa vid köp använda handelstermer. I 62 § 1905 års köplag togs reglerna om köp på villkoret fritt ombord (FOB) upp. Enligt detta stadgande ålåg det köparen att befrakta fartyg eller tinga skeppsrum. Köparen hade också att svara för kostnaderna för transporten. Som en följd av att godset ansågs avlämnat då det kom innanför fartygets sida stod köparen också risken för godset från denna tidpunkt.

Inom handelskretsar hade det ifrågasatts om inte godset skulle anses ha kommit i köparens besittning redan i och med dess inlastning i fartyget. Stoppningsrätten skulle då vara utesluten för säljaren. Med anledning av detta klargjordes i 62 § att den omständigheten att fartyget var befraktat av ena eller andra parten inte kunde medföra att fraktföraren var dennes ombud i den meningen att befraktaren kommit i besittning av godset.

(iii) Konkurslagens stoppningsregel upphävdes

De nya stoppningsreglerna infördes i köplagen. Enligt de svenska förarbetena var detta den naturliga platsen för reglerna.[115] Tydligen grundades denna syn på att det rörde förhållanden mellan säljare och köpare, vilket dock framstår som en tveksam motivering. Det fanns enligt den svenska

---

[113] Se ovan avsnitt 3.12.1.

[114] NJA II 1906 s. 75.

[115] Almén, Rubriken vid not 85 med hänvisningar.

lagstiftaren ingen anledning att ha kvar reglerna i 38 § 1862 års konkurslag. Dessa upphävdes därför.

På denna punkt uppnåddes dock inte enhetlighet mellan de skandinaviska länderna. I Norge och Danmark kvarstod nämligen stadgandena om stoppningsrätt i konkurslagarna parallellt med köplagen. Motivet för detta synes ha varit det motsatta mot det svenska; man menade att reglerna i konkurslagarna var ändamålsenliga och därför skulle stå kvar.[116]

(iv) Ändringarna i sjölagen med anledning av den skandinaviska köplagen

Genom bestämmelserna om stoppningsrätt i 1905 års köplag uppstod fråga om inte reglerna i sjölagen kunde förenklas. Det fanns nu på grund av det nordiska samarbetet möjlighet att få till stånd en gemensam nordisk lösning i enlighet med vad Högsta domstolen efterlyst i sitt utlåtande över nya lagberedningens förslag.[117] Enligt kommittén motsvarades de tidigare reglerna i sjölagen av bestämmelserna i köplagen. I 166 § 1891 års sjölag ströks de båda inledande meningarna och i stället infördes en ny första mening. Den innebar att den rätt som säljaren enligt lag hade, att vid köparens obestånd stoppa godset, bevarades även om konossement avseende godset hade överlämnats till köparen.

Den tidigare regeln, som innebar att säljarens stoppningsrätt föll för det fall tredje man förvärvat konossementet i god tro, kvarstod dock oförändrad även sedan köplagen trätt i kraft. Stadgandet har sedan stått i princip oförändrat också vid senare ändringar av 1891 års sjölag.

På detta sätt fick man till stånd en samordning mellan köprättens och sjörättens regler om stoppningsrätt. Jag skall senare undersöka om denna samordning är fullständig och, om så är fallet, huruvida den är lämplig.

3.12 Stoppningsrätt i kommissionsförhållanden

I detta sammanhang skall framhållas att stoppningsrätt kan förekomma också i kommissionsförhållanden. En reglering finns i lagen (1914:45) om kommission. Även denna lag var en frukt av det nordiska samarbetet i början av förra seklet. Den är nu föremål för omarbetning i Sverige.

Den regel om stoppning som finns i 37 § kommissionslagen gäller mellan kommittenten och kommissionären. De principer som framgår av 39 och 41 §§ 1905 års köplag eller 13 kap. 57 § (307) sjölagen skall tillämpas när inköpskommissionär sänt inköpt gods till kommittenten samt då försäljningskommissionär återsänt gods till kommittenten. Detta gäller

---

[116] NOU 1972:20 s. 312.

[117] NJA II 1901 s. 79.

under förutsättning att kommittenten kommit på sådant obestånd att det kan antas att en fordran, för vilken kommissionären skulle ha haft panträtt, inte kommer att betalas.

Bestämmelsen om stoppningsrätt i kommissionsförhållanden kommer inte att beröras särskilt i den fortsatta framställningen.

3.13 Bakgrunden till reglerna i köprätten

Den skandinaviska köplagen från början av förra seklet fick ett kraftigt genomslag och blev stilbildande för hela obligationsrätten i Norden.[118] Ett markant drag för hela 1900-talet är den våldsamma utveckling som skedde på snart sagts alla livets områden. En viktig del av denna utveckling är internationaliseringen. Denna har underlättats av det moderna transportväsendets framväxt. Den gamla lagen var skriven för den form av grosshandel som var vanlig vid förra sekelskiftet. Den rörde framför allt köp av säd, kol och liknande varor. Speciesköpen utformades närmast mot bakgrund av kreatursköp. Genom utvecklingen tillkom under 1900-talet köp av industriprodukter som numera har utvecklats till köp som går på gränsen mellan köp av objekt och tjänst. Transportförhållandena påskyndade också utvecklingen. Till detta kom en allmän förändring av de värderingar som kunde urskiljas i den ekonomiska politiken. I detta sammanhang stod konsumenternas skydd i en särställning.[119]

Den utlösande faktorn till reformeringen av köprätten i Norden kom från öster denna gång. Finland hade som nämnts inte som de skandinaviska länderna infört någon ny köplag vid förra sekelskiftet. I stället hade man följt utvecklingen i grannländerna och byggt på köprättslig praxis sprungen ur 1734 års lag. Detta visade sig i längden vara ohållbart. Det tillsattes därför en kommitté i Finland med uppdrag att reformera den finländska köprätten. I de övriga nordiska länderna utsågs sakkunniga att följa det finländska arbetet.[120] Flera förslag lades fram i Danmark,[121] Finland[122] Norge[123] och Sverige[124] i samband med detta arbete.

---

[118] Se beträffande rättsslikheten NU 1961:61, särskilt beträffande stoppningsrätt s. 33 f.

[119] SOU 1976:66 s. 126.

[120] För en redogörelse för det nordiska samarbetet se SOU 1976:66 avsnitt 1.2.

[121] Se redogörelsen i SOU 1976:66 s. 114 och NOU 1984:5 s. 15. Genom betænkning 845/1978 föreslogs regler om konsumentskydd vilka infördes i köprätten genom lov 4 april 1979 nr 147. Senaste förslaget till köplag finns i Udkast till kjøbelov 1988.

[122] Det första förslaget lade Köplagskommitténs fram genom Kommittébetänkande 1973:12. Senare arbetades detta förslag över inom departementet, justitieministeriets publikation 13/1977 vilket sändes ut på remiss. Se för Högsta domstolens utlåtande JFT 1981 s. 483 ff.

[123] NOU 1976:34.

Förenta nationernas generalförsamling beslutade år 1966 att upprätta en fast kommission för internationell handelsrätt. Denna fick namnet United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). Inom kommissionen tillsattes, efter att ha hört medlemsstaterna om den uniforma köplagen, en arbetsgrupp som skulle värdera och föreslå åtgärder beträffande konventionen.[125] Detta kan förklaras av att uniforma köplagen aldrig fick det genomslag som var tänkt från början. En orsak till detta var att utvecklingsländerna ansåg att den gynnade de ekonomiskt starkare parterna. Detta kunde de inte acceptera. Det arbete som vidtog med att förbättra reglerna i uniforma köplagen skedde med deltagande också av utvecklingsländerna.

> Uniforma köplagen var ett stort framsteg för de unifieringssträvanden som fanns vid den tidpunkten. Konventionen bygger till stor del på det förarbete som genomfördes. Det är dock ofrånkomligt att de stora lagstiftningsverken från 1900-talets början har påverkat systematiken och även reglerna. De rättssystem som främst kom att påverka reglerna i uniforma köplagen var tysk, engelsk och skandinavisk rätt. Anledningen till att skandinavisk köprätt spelade en förhållandevis stor roll i det internationella arbetet kan möjligen förklaras av att Alméns kommentar till köplagen hade översatts till tyska. Det är intressant att konstatera att en av de som deltog i arbetet, den tyske juristen Ernst Rabel, gjorde en betydelsefull insats för att jämföra olika länders system.[126] Rabel hänvisar t.ex. på många ställen till Alméns kommentar. Rabels arbete kan sägas ingå som förarbeten till konventionen. Givetvis är också handlingarna från diplomatkonferensen av intresse som förklaring till hur reglerna tillkommit[127] Regler om stoppningsrätt inflöt också efter skandinaviskt mönster i uniforma köplagen.[128]

Arbetsgruppen inom UNCITRAL lade fram ett utkast till en ny konvention som baserade sig på uniforma köplagen men med vissa förändringar.[129] Sedan man också arbetat in reglerna om slutande av internationella avtal om köp lade man inom UNCITRAL fram ett utkast till ny konvention. Denna kallas allmänt för UNCITRAL draft convention 1978.[130] Sedan utkastet föredragits inför FN:s generalförsamling kunde man sammankalla en diplomatkonferens för att efter vissa justeringar godta utkastet. Konventionen om internationella köp av lösa saker trädde i kraft den 1 januari 1988. Numera har ca 50 länder tillträtt konventionen. De

---

[124] SOU 1972:28 Konsumentköplag och SOU 1976:66 Köplag.

[125] Yearbook I s. 15 ff. och 99 f.

[126] Das Recht des Warenkaufs.

[127] Handlingarna från diplomatkonferensen den 2-25 april 1964 finns samlade i Records and Documents I-II.

[128] Hellner PM s. 93, Rabel II s. 319, Graveson, Cohn & Graveson s. 94, Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 26, Records and Documents II s. 68, Prop. 1986/87:128 s. 82 och Huber i Festschrift für Weber s. 254.

[129] Yearbook VII s. 89 ff.

[130] Yearbook IX s. 12 ff., 31 ff. och 61 ff.

flesta viktigare handelsländer, däribland alla nordiska länder utom Island, har tillträtt den.[131]

En gemensam arbetsgrupp utsedd av de nordiska länderna tillsattes för att fortsätta revideringen av den gemensamma nordiska köprätten. Tanken var att analysera FN-konventionen. Arbetsgruppen lämnade ifrån sig en rapport under år 1984.[132] Arbetet tog stor hänsyn till FN-konventionen. Emellertid kom man fram till att konventionens uppbyggnad inte kunde läggas till grund för de nationella köplagarna. Man kunde dock enas om att bygga lagen på i princip samma systematik i de nordiska länderna samt att den skulle vara så uppbyggd att de som sysslade med handel skulle kunna hitta i den. Rättslikheten beträffande de nationella köplagarna har dock inte gått lika långt.

Finland blev det första land som antog ny köplag.[133] Den finländska köplagen bygger i stort på det arbete som utfördes inom den nordiska arbetsgruppen.[134] Reglerna skall tillämpas i den mån inte särskilda regler om konsumentskydd gäller. I Finland finns sådana bestämmelser i konsumentskyddslagen.[135] För de internationella köpen finns särskilda bestämmelser[136] som innebär att konventionen om internationella köp av lösa saker skall tillämpas som lag i Finland. I *Norge* regleras både allmänna köp och konsumentköp i en lag.[137] Reglerna om internationella köp är införlivade på ett komplicerat sätt.[138] I den nationella lagen om köp finns dels regler för internationella köp på olika ställen i lagen, dels vissa spridda regler i kapitel XV. I en särskild lag finns vissa regler om genomförande som hänvisar till reglerna i köplagen.[139] I *Danmark* gäller konventionen om internationella köp av lösa saker för de internationella köpen på samma sätt som i Finland.[140] Däremot har man inte infört någon ny köplag. Där gäller således den nordiska köplagen från början av seklet.[141] I den lagen finns vissa tvingande regler om konsumentköp. I *Sverige* infördes också nya regler om köp.[142]

Den köprättsliga regleringen infördes fullt ut under 1990-talet. Bestämmelserna om stoppningsrätt har från den skandinaviska köplagen

---

[131] Exempel på viktigare handelsländer som står utanför är Storbritannien och Japan.

[132] NU 1984:5.

[133] L 27.3.1987/355 (RP 93/186).

[134] NU 1984:5.

[135] L 20.1.1978/38. Kapitel 5 som reglerar konsumentköp har ändrats genom L 5.1.1994/16 (RP 360/1992)

[136] L 20.3.1987/795 (RP 198/1986) och F 16.9.1988/796.

[137] Lov 13 mai 1988 nr 27 om kjøp.

[138] Ot.prp. nr 65 (1986-87). Se vidare Hagstrøm i TfR 1995 s. 561 ff.

[139] Lov 13 mai 1988 nr 28 om samtykke till ratifikation av FN-konventionen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp § 1 (2).

[140] Lov nr 733 af 7 december 1988 om Internationale løsørekøb.

[141] Lov nr 102 af 6 april 1906 om Køb.

[142] Se lag (1987:822) om internationella köp, köplag (1990:931) och konsumentköplag (1990:932).

överförts till den uniforma köplagen vidare in i konventionen om internationella köp av lösa saker för att slutligen tas upp i de nationella köplagarna i Norden. På detta sätt ser reglerna om stoppningsrätt i princip likadana ut i dag som i början av 1900-talet.

4 Vissa slutsatser mot bakgrund av utvecklingen kring stoppningsrätten

4.1 Inledning

Av den historiska översikten kan man dra vissa slutsatser beträffande stoppningsinstitutets verkan inom olika rättsområden. Tendenserna kan sägas röra sig på flera olika plan. I detta avsnitt behandlar jag dels olika delar av det som normalt brukar sammanfattas under beteckningen stoppningsinstitutet, dels inom vilka områden dessa delar verkar, dels vilka systematiska hänsyn som tas till de olika delarna vid min undersökning.

4.2 Stoppningsinstitutets delar

Den historiska framställningen ger vid handen att under det jag benämner stoppningsinstitut ryms flera olika varianter av stoppning. Jag behandlar emellertid endast vissa delar av stoppningsinstitutet. Eftersom de olika delarna har vuxit fram för att tillgodose samma behov har de i den historiska översikten behandlats som ett institut. Jag skall i detta avsnitt något urskilja de olika delarna och vilka av dessa jag behandlar i den fortsatta framställningen.

Som framgått kan den obetalda säljarens rätt att stoppa godset vara olika omfattande. De i stoppningsinstitutet ingående delarna kan framställas enligt följande utifrån de ingående befogenheterna.

- Rätt att ställa in fullgörelsen eller hålla inne prestationen, s.k. suspension.[1]
- Rätt att hindra att varan lämnas ut till köparen, den egentliga stoppningsrätten.[2]

---

[1] Se artikel 71(1) CISG och 61 § första stycket köplagen. Tidigare saknades uttryckliga bestämmelser om suspension i nordisk rätt.

[2] I nordisk rätt också kallad passiv stoppningsrätt. Se artikel 71(2) CISG och 61 § andra stycket köplagen. Jag använder termen stoppningsrätt eftersom jag vänder mig

- Rätt att återta varan under förutsättning att den lämnats ut till köparen sedan den händelse som ligger till grund för återtagande inträffat, s.k. återkravsrätt.[3]
- Rätt att återta varan sedan den överlämnats till köparen, även om den lämnats ut till köparen redan innan den händelse som ligger till grund för återtagande, s.k. förföljanderätt eller *droit de suite.*[4]

Det framgår att stoppningsinstitutet inte är en homogen rättsfigur utan snarare har flera olika former. Vad som är den enas eller andras föregångare eller var de olika formerna har sitt ursprung, finner jag inte särskilt meningsfullt att spekulera kring.[5] Däremot menar jag att det är nödvändigt för förståelsen av institutet att ha klart för sig att användandet av termen stoppningsinstitutet kan innebära att man åsyftar olika saker.

4.3 Stoppningsinstitutet sett ur olika synvinklar

De olika delar av stoppningsinstitutet som ovan tagits upp griper in i en rad olika områden. Vissa delar har större betydelse inom några områden medan andra framträder tydligare inom andra områden. Detta medför att stoppningsinstitutets ändamål och funktion varierar beroende på vilket rättsområde man väljer att koncentrera sin undersökning på. Stoppningsinstitutet är på detta sätt komplext och kan vara svårt att utmejsla i den meningen att man får fram klara bakomliggande ändamål. Jag skall i detta avsnitt beröra vilka områden som berörs av stoppningsinstitutet.

---

mot språkbruket som skiljer mellan passiv och aktiv stoppningsrätt. Även vid utövande av stoppningsrätt måste den stoppande parten vara aktiv. Se också nästa not.

[3] Se 63 § fjärde stycket köplagen. Termen hämtad från Almén § 41 vid och i not 6 och Hillgård s. 2 i not 2. Reglerna om återkravsrätten har gått under den missvisande benämningen "aktiv stoppningsrätt" i motsats till "passiv stoppningsrätt" för möjligheten att hindra att varan lämnas ut till köparen. Jag ansluter mig emellertid till dem som brukar beteckningen återkravsrätt eftersom aktiv stoppningsrätt saknar förklaringsvärde av vad det egentligen är fråga om: en rätt att kräva gods åter som redan överlämnats till köparen.

[4] Denna form har inte funnits i någon nordisk lagstiftning.

[5] Hillgård s. 28 i not 1, gör ett försök att klargöra olika åsikter om dess ursprung. Själv förefaller han mena att stoppningsrätten har sitt ursprung i den medeltida handelsrättens *droit de suite,* a.a. s. 19. Tiberg i SvJT 1993 s. 548 synes acceptera Hillgårds slutsatser.

4.3.1 Konkursboets egendom

Som vi sett har stoppningsinstitutet vuxit fram som en möjlighet för säljarens att skydda sig mot köparens insolvens. Det är därför naturligt att se stoppningsinstitutet ur en konkursrättslig synvinkel. Detta medför att man riktar in sig på frågan vad som tillhör ett konkursbo. Stoppningsmöjligheten hamnar då som ett institut vid sidan av t.ex. återvinningsreglerna. Återvinningsreglerna ger borgenärerna en möjlighet att återföra egendom som är på väg ut ur boet. Enligt stoppningsreglerna avgörs däremot huruvida egendom som är på väg in i boet också tillhör detta.[6]

Stoppningsinstitutet har en sida som hänger ihop med frågan hur konkursen påverkar ett redan ingånget avtal. I samband med en konkurs måste man avgöra vilken skyldighet ett konkursbo kan ha att gå in i ett avtal. Bland de regler som avgör denna fråga finns den s.k. återkravsrätten. De närmare reglerna framgår numera av 63 § fjärde stycket köplagen. Någon motsvarande regel finns inte i 1980 års konvention om internationella köp av lösa saker eftersom konventionen endast behandlar förhållandet mellan parterna i köpförhållandet.[7] Bestämmelsen innebär att säljaren kan ta tillbaka en vara som överlämnats till köparen efter det att ansökan om företagsrekonstruktion beträffande denne lämnats in eller att köparen försatts i konkurs.

Återkravsrätten förutsätter för sin tillämpning således att någon form av insolvensbehandling tagit sin början. Den kan därför ses som en regel till tröst för den okunnige och obetalda säljaren som råkar lämna över varan till köparen. Den får betydelse när säljaren hela tiden är ovetande om motpartens bristande möjligheter att prestera på grund av ekonomiska svårigheter och därför inte kan stoppa varan innan den överlämnas till köparen efter t.ex. konkurs. Okunnigheten om konkursen eller rekonstruktionsförfarandet skall inte ställa säljaren i ett sämre läge.

4.3.2 Köprättslig påföljd

När stoppningsinstitutet betraktas som hörande till köprätten är det naturligt att knyta det till reglerna om hävning av avtalet. Man kommer då i kontakt med hävningsreglerna i 25 och 54 §§ köplagen. Säljarens hävningsmöjlighet upphör enligt lagen när varorna kommit i köparens besittning. En motsvarande begränsning gäller också för möjligheten att utnyttja

---

[6] Rodhe, Sakrätt § 15 B respektive § 15 C och Hellner i Festskrift till Rodhe s. 235 f.

[7] Artikel 4 CISG.

stoppningsrätten.[8] Mot denna bakgrund kan stoppningsrätten ses som en möjlighet att säkerställa hävning i ett tidigare skede. Förhållandet mellan stoppningsrätt och hävningsrätt enligt konventionen om internationella köp av lösa saker är inte lika klart eftersom hävningsrätten inte är begränsad till tiden före överlämnande till köparen.[9]

I och för sig har en part tillagts möjlighet att häva avtalet redan innan tidpunkten för fullgörandet inträtt. Detta framgår numera av 62 § köplagen och artikel 72 CISG. Emellertid är hävning inte den enda påföljden och det kan vara en fördel för parten att kunna stoppa fullgörelsen för att få en chans att undersöka saken och eventuellt bevara rätten att leverera eller föranstalta om påföljder.

4.3.3 Sakrättslig verkan

I Sverige kan man ställas inför frågan om stoppningsrätten verkligen är ett sakrättsligt institut. Enligt min mening är detta ställt utom allt tvivel.[10] Under sådana förhållanden kommer de allmänna frågorna om det sakrättsligt skyddade förvärvet in i bilden. Särskilt gör sig närliggande institut som äganderättsförbehållet gällande som jämförelsematerial.

4.3.4 Sambandet med den transporträttsliga förfoganderätten

Inom det transporträttsliga området får stoppningsrätten betydelse på flera plan. Som framgår av framställningen kan säljaren åberopa den särskilda regeln om stoppningsrätt mot köparen även när ett konossement utställts.[11] Stoppningsrätten får härigenom kontraktsrättslig betydelse i förhållande till fraktföraren.

Vidare innehåller sjölagen regler som får betydelse för transportörens förhållande till annan som gör gällande rätt i lasten. Dessa regler öppnar alltså fältet mot reglerna om förhållande till tredje man, dvs. sakrättsliga regler. På detta sätt knyter reglerna i sjölagen an till det sakrättsliga området.

---

[8] I den skandinaviska köplagen talades om köparens besittning som det avgörande för när både hävnings- och stoppningsmöjligheten upphörde. I köplagen talas beträffande stoppningsrätten om utlämnandet som avgörande tidpunkt. Se kapitel 9.

[9] Ramberg, Köplagen s. 542 och Ramberg & Herre, CISG s. 419.

[10] Se vidare avsnitt 9.8 samt Hellner i Festskrift till Rodhe s. 248, Lennander i Festskrift till Hellner s. 323 och Undén, Sakrätt I s. 99 och 106 ff.

[11] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 235 f.

4.3.5 Betydelsen inom den allmänna kontraktsrätten

Stoppningsrättens betydelse inom den allmänna kontraktsrätten är väl känd. Stoppningsrättens betydelse för den allmänna kontraktsrätten visar sig främst i två hänseenden. Det första är att stoppningsinstitutet redan enligt den äldre skandinaviska köplagen antogs vara en för hela förmögenhetsrätten gällande princip om *anteciperad mora.*[12] Detta synsätt slog också igenom i praxis under den skandinaviska köplagens regim.[13] För det andra kan konstateras att stoppningsrätten har betydelse som en del av rätten att hålla inne en vara, dvs. den s.k. detentionsrätten. Jag behandlar detta samband längre fram.[14] Här kan endast nämnas att det främst är inom köprätten som detta institut uppmärksammats men att institutet kommit att få betydelse också för de allmänna lärorna.

4.4 Systematisk hemvist påverkar inte materiellt innehåll

Som jag framhållit ovan visar den historiska utvecklingen att stoppningsinstitutet tagits upp inom vitt skilda delar av rättssystemet. Systematiskt verkar det alltså ha stött på patrull att hänföra reglerna till ett visst rättsområde. Från början var det praxis som fick lösa ett särskilt problem i samband med den begynnande växande handeln. Det var alltså fråga om ett praktiskt betingat problem som måste lösas. När sedan lagstiftningen skulle ta sig an problemet uppstod komplikationer eftersom det är svårt att hänföra problemet till en bestämd lagstiftning. Mot bakgrund av detta är det inte förvånande att reglerna hänfördes än till konkursrätt, än till köprätt, än till sjörätt och i vissa fall till flera av dessa områden samtidigt.

Den beskrivna tvehågsenhet beträffande stoppningsreglernas systematiska hemvist har inte påverkat reglernas materiella innehåll. Den historiska översikten har inte påvisat att reglernas placering i olika lagar haft någon avgörande betydelse för deras sakliga innehåll. Att reglerna under tidens gång givit säljaren en rätt som sträckt sig olika långt motsäger inte detta. Reglernas relativa stränghet har heller inte varierat på ett sätt som kan förklaras av tidsförloppet. Snarare har stoppningsinstitutet materiella innehåll påverkats av den internationella samhandeln och unifieringssträvanden.

---

[12] Se Schott *passim* som behandlar stoppningsrätten som ingående i principerna för anteciperat avtalsbrott. Se också Almén § 39 efter not 2b, Portin s. 110 ff. och Hellner i Festskrift till Rodhe s. 241.

[13] *Skogsaverkningsrätten* NJA 1986 s. 136.

[14] Avsnitt 4.5.

4.5 Begreppsbildning kring stoppnings-institutet

Avslutningsvis i detta kapitel tar jag upp några frågor med anknytning till begreppsbildningen kring stoppningsinstitutet. Avsikten med detta är att placera in institutet i sitt rättsliga sammanhang. Samtidigt som det finns anledning att komma ihåg att institutet verkar inom olika områden i rättsordningen finns det ett behov av att kunna särskilja det från andra närliggande institut. Genom en utvecklad begreppsapparat kan man uppnå större precision i de fortsatta diskussionerna. Jag går därför igenom hur doktrinen behandlat stoppningsinstitutet och närliggande rättsfigurer.

4.5.1 Stoppningsrätt som en förlängning av samtidighetsprincipen

En fråga som diskuterats mycket i samband med stoppningsinstitutet är om institutet utgör en specialregel som avviker från det normala eller om den är en del av någon större allmän princip som kan inordnas bland andra regler.

Synsättet att stoppningsrätten endast kan vara en avvikelse från det annars normala har hämtats från dogmen om *pacta sunt servanda.* En historisk återblick till tidiga dagar kan ge stöd för en strikt princip om att avtal skall hållas. Med de relativt stabila förhållanden som förelåg sågs ett ingånget avtal som en bekräftelse av att förpliktelserna verkligen skulle uppfyllas. Inget fick rubba denna uppfyllelse.[15] Stoppningsrätten kan ur denna synvinkel ses som ett synnerligen underligt undantag vilket var svårt att förena med avtalsbundenheten.[16]

Doktrinen om avtalsbundenhet kan nog tänkas vara verksam vid stabila förhållanden där yttre samhälleliga förändringar inte förekommer i någon högre grad. När förhållandena i omvärlden är turbulenta är det svårare att upprätthålla dogmen. Detta är bakgrunden till att man utvecklade ett synsätt som kan sägas bygga på den underförstådda presumtionen om att omständigheterna inte skulle ändras efter ingående av avtalet. Det skulle med detta synsätt finnas en princip om *clausula rebus sic stantibus* inbyggt i avtalet. Avtalet förutsätter således oförändrade förhållanden. Det klassiska citatet från Cicero[17] om att ett svärd inte behövde lämnas tillbaka till depositarien om denne blivit galen utgör en målande bild av innebörden av principen. Om det var tillåtet att stoppa varan måste institutet tillhöra den allmänna

---

[15] Se t.ex. Grönfors, Avtal och omförhandling s. 17 ff.

[16] Vissa av de tidiga nordiska rättsfallen bygger på ett sådant resonemang.

[17] Cicero, Enerrationes in Psalmos V, 7.

principen om oförändrade förutsättningar. Om köparen efter avtalsslutet kom på obestånd måste säljaren kunna skydda sig. Det var också på denna väg man i Norden hamnade i argumenten om förutsättningsläran när man ville ange skälen för stoppningsrätten.[18]

Inom litteraturen har man under det senaste århundradet inte hyst några tvivel om att stoppningsrätten är en del av någon större rättsprincip. Någon författare har hävdat att stoppningsinstitutet försvinner genom att det sammanställdes med hävningsinstitutet och äganderätten.[19] Det kunde då inte komma i fråga att se stoppningsrätten som någon singularitet inom rättsordningen.[20]

Andra författare har sett stoppningsinstitutet som en helhet utifrån liknande utgångspunkter. I vissa fall har dessa varit sakrättsligt färgade. Vid tillkomsten av den skandinaviska köplagen var äganderättsförvärv sakrättsligt skyddade redan genom avtalet.[21] Åren efter ikraftträdandet vidtog dock en utveckling mot traditionsprincipen där besittningen kom att spela en väsentlig roll. Denna utveckling innebar, har det hävdats,[22] att stoppningsrätten gick från att utgöra en avvikelse från det normala sakrättsliga skyddet till att inlemmas i allmänna sakrättsliga principer. För såväl sakrättsligt skydd som stoppningsrätt kom besittningen i centrum för diskussionen. Detta har givit effekt på doktrinens syn på begreppsbildningen.

4.5.2 Doktrinens syn på stoppningsrätten i rättsordningen

Inom doktrinen har man försökt att på olika sätt finna en begreppsbildning som kan anpassas till de möjligheter som finns att hålla en vara inne. I sådana sammanhang har dock stoppningsrätten sällan varit föremål för särskild uppmärksamhet. Detta har lett till lite varierande resultat vilka skall redovisas här.

Almén gjorde i sin kommentar till köplagen i stort sett en indelning av de olika reglerna om innehållande av gods men använde sig inte av någon preciserad begreppsdefinition. Han såg stoppningsrätten utifrån dess obligationsrättsliga sammanhang.[23] I brist på en bättre benämning använde

---

[18] Zimmermann s. 579 ff. ger en utförlig bild av utvecklingen med många hänvisningar till annan litteratur kring principen *clausula rebus sic stantibus*.

[19] Hillgård *passim*, särskilt s. 195 ff.

[20] Portin s. 111.

[21] Se avsnitt 3.3.

[22] Lennander i Festskrift till Hellner s. 315.

[23] Almén § 39 vid not 2.

Almén begreppet retentionsrätt för samtliga situationer där innehållande förekom.[24]

Rodhe har på ett markant sätt påverkat den svenska begreppsbildningen inom civilrätten och särskilt kring rätten att hålla inne gods. Rodhe var den förste i modern tid som skilde mellan detentionsrätt och retentionsrätt.[25] Begreppsbestämningen har i huvudsak accepterats i doktrinen.[26] Till den ena typen av innehållande hänförde Rodhe sådana fall där gäldenären till borgenären skall återställa egendom som tillhör denne. Detta kallade Rodhe retentionsrätt. Till den andra typen av innehållande hänförde Rodhe sådana fall där borgenärens förpliktelse går ut på att han skall utge egendom som tillhör honom själv. Rodhe var medveten om att de givna definitionerna inte var ändamålsenliga när det gäller egendom som var föremål för en ännu inte fullbordad överlåtelse. Trots detta kategoriserade han de olika reglerna i köplagen utifrån indelningen. Reglerna om innehållande för att erhålla vårdkostnader (nuvarande 75 § köplagen) samt reglerna om innehållande för erhållande av ersättning vid hävning eller avvisande av varorna (del av nuvarande 64 § köplagen) hänför han till retentionsrätt. Reglerna om borgenärens rätt att vid hävning hålla inne återgångsprestationen till dess motparten presterar sin (del av nuvarande 64 § köplagen) samt samtidighetsprincipen (enligt nuvarande 10 § köplagen) hänförde han dock till detentionsrätten. I sitt arbete om obligationsrätten nämnde Rodhe dock inte reglerna om stoppningsrätt (numera i 61 § köplagen). I det senare arbetet om sakrätt behandlade han stoppningsrätten tillsammans med reglerna om detentionsrätt i 10 § köplagen.[27]

Det förfaller enligt min mening något onaturligt att, efter den s.k. äganderättsstriden i mitten på 1950-talet, lägga äganderätten till grund för vad som skall hänföras till den ena eller andra av de kategorier som Rodhe införde. Sedan lång tid diskuteras äganderättens övergång utifrån antagandet att rättigheterna överförs till köparen successivt. Det gör det nödvändigt att precisera begreppsbestämningen.

Christensen[28] tar också äganderättens successiva övergång som utgångspunkt för sin kritik av Rodhes indelning. För henne finns lösningen i det vederlag som skall presteras. Vid detentionsrätt, säger Christensen, finns ett vederlagsförhållande som saknas vid retentionsrätt. Detta vederlagsförhållande kan definieras som det vederlag som kan innehållas för ej kontraktsrättslig fullgörelse. Vid innehållande för vårdersättning och ska-

---

[24] Almén § 14 vid not 39, § 36 vid not 48 ff., § 39 vid not 23 och 97-101 och § 57 vid not 48 ff.

[25] Rodhe, Obligationsrätt § 35 vid not 3, se också Läroboken s. 180 ff.

[26] Se t.ex. Ramberg i Hellner & Ramberg s. 259, Christensen s. 79 ff., Olsen s. 49. Också för norsk rätts del har begreppsbildningen uttryckligen godtagits, se Brækhus, Omsetning og kreditt 2 s. 19.

[27] Rodhe, Sakrätt § 15 vid not 42.

[28] Christensen s. 80.

deståndutgör godset inte det kontraktsrättsliga vederlaget på motsidan. Innehållande för utfående av dessa ersättningar är således inte detentionsrätt. Stoppningsrätten avser här de ömsesidiga vederlag som skall utväxlas och denna rätt skulle således hänföras till detentionsrätten.[29] Den indelning som Christensen gör bygger således på att det föreligger en ganska stark konnexitet mellan den prestation som hålls inne och den som skall utges.[30] Christensen gör dock inga direkta uttalanden hur hennes synsätt påverkar stoppningsrätten.

Även om Hellner,[31] liksom Almén, är öppen för att behandla stoppningsrätten tillsammans med flera olika andra obligationsrättsliga institut, nämner han i första hand likheten med samtidighetsprincipen. Enligt denna princip skall parternas prestationer utväxlas mot varandra om inte annat är avtalat. Denna princip utvidgas genom stoppningsrätten; som fyller samma funktion som detentionsrätten för det fall kredit lämnas. Hellner uttrycker det så att stoppningsrätten är en speciell form av detentionsrätt.[32] Särskilt tydlig är kopplingen i den uniforma köplagen. Reglerna om stoppningsrätt finns upptagna i artikel 73 ULIS alldeles i anslutning till samtidighetsprincipen.

Hellner har lanserat ytterligare ett sätt att komma bort från äganderätten som kriterium för indelning av rätten att hålla inne sin prestation.[33] Han är också inne på att uppdelningen mellan olika regler av principen om innehållande drivits för långt.[34] Utgångspunkten tycks här vara ett systemtänkande. Regler om innehållande delas in på grundval av var i det obligationsrättsliga systemet de uppträder. Innehållande på grund av avtalsbrott eller befarat avtalsbrott hänförs till "extraordinär innehållanderätt". Det kan röra sig om köparens befogenhet att hålla inne betalning för krav med anledning av avtalsbrottet enligt 42 § köplagen. Det kan också vara fråga om stoppningsrätten enligt 61 § köplagen. Den innehållanderätt som följer av samtidighetsprincipen enligt 10 § köplagen betecknas som "detentionsrätt". Hellner framhåller särskilt att han vid begreppsbestämningen av detentionsrätten inte lägger någon vikt vid ägandeförhållandena.[35]

---

[29] Christensen s. 81 behandlar reglerna om stoppningsrätt tillsammans med samtidighetsprincipen och således som en detentionsrätt.

[30] Munukka s. 301 och 343 värderar Christensens indelning högt men menar att den leder till en indelning inom köprätten och en annan utanför vilket uppfattas som mindre lämpligt.

[31] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 239.

[32] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 240.

[33] Hellner, Kontraktsrätt 2 kap. 25.

[34] Hellner, Lagstiftning s. 197.

[35] Hellner, Kontraktsrätt 2 kap. 13. Se också Hellner i JT 1997/98 s. 360 där vissa jämförelser med tysk begreppsbildning görs.

Olsen berör också innehållanderätten. Detta sker i samband med en undersökning av olika remedier en gäldenär har i förhållande till en icke-uppfyllelse. Olsen är inte främmande för Rodhes indelning i detentions- och retentionsrätt. Denna indelning lägger hon emellertid inte till grund för sin egen framställning.[36] I framställningen klassificeras innehållande-reglerna i stället utefter deras funktion som säkerhets- och påtryckningsmedel. Olsen menar sig här ha en pragmatisk syn och anser att det faktiska handlandet är det avgörande oavsett i vilket kontraktsrättsligt sammanhang det förekommer.[37] Sedan behandlas samtidighetsinnehållande, säkerhetsinnehållande och stoppningsrätten i skilda avsnitt. Någon närmare ledning för denna framställningsteknik eller klassificering lämnas inte. Samtidighetsinnehållandet sägs syfta på avbrott i fullgörandet. Säkerhetsinnehållandet är något annat. Att stoppningsrätten inte kan hänföras till någon av dessa kategorier förefaller mindre troligt.[38]

Slutligen skall här nämnas att Ramberg i kommentaren till köplagen lämnat ytterligare bidrag till begreppsanvändningen. Ramberg använder generellt termen detentionsrätt för olika typer av innehållande.[39] Skälet för detta anger han vara en vilja att förenkla terminologin och inte onödigtvis belasta framställningen med distinktioner som bygger på äganderättens övergång. Dessa syften synes välgörande. Lika fullt kan man konstatera att Rodhes principer för hur retentionsrätt och detentionsrätt klassificeras accepteras med den skillnaden att allt kallas detentionsrätt.

Genom Rambergs synsätt på regler om innehållande i den nya köplagen har vi i Sverige så att säga kommit tillbaka till gå; fast vid andra sidan. Från att ha utgått från Alméns enda term retentionsrätt för alla fall av innehållande, har vi gått över en allt mera finlemmad begreppsapparat tillbaka till en solitärt term, fast den nu betecknas som detentionsrätt.

4.5.3 Suspensionsregel och stoppningsrätt under godstransport

Reglerna kring stoppningsinstitutet har beröringspunkter både med detentionsrätt och rätten att hålla inne varorna vid avtalsbrott. Förhållandet är dock inte alldeles lätt att beskriva. Jag skall här nöja mig med att översiktligt visa vilka begrepp jag kommer att använda i detta arbete.

Ingen part i ett köpeavtal skall behöva prestera innan motparten också gör det. Denna *samtidighetsprincip*, som framgår av 10 § första stycket och

---

[36] Olsen s. 527. Se dock avsnitt 7.3.1.1 där indelningen tycks komma i bruk igen.

[37] Olsen s. 50.

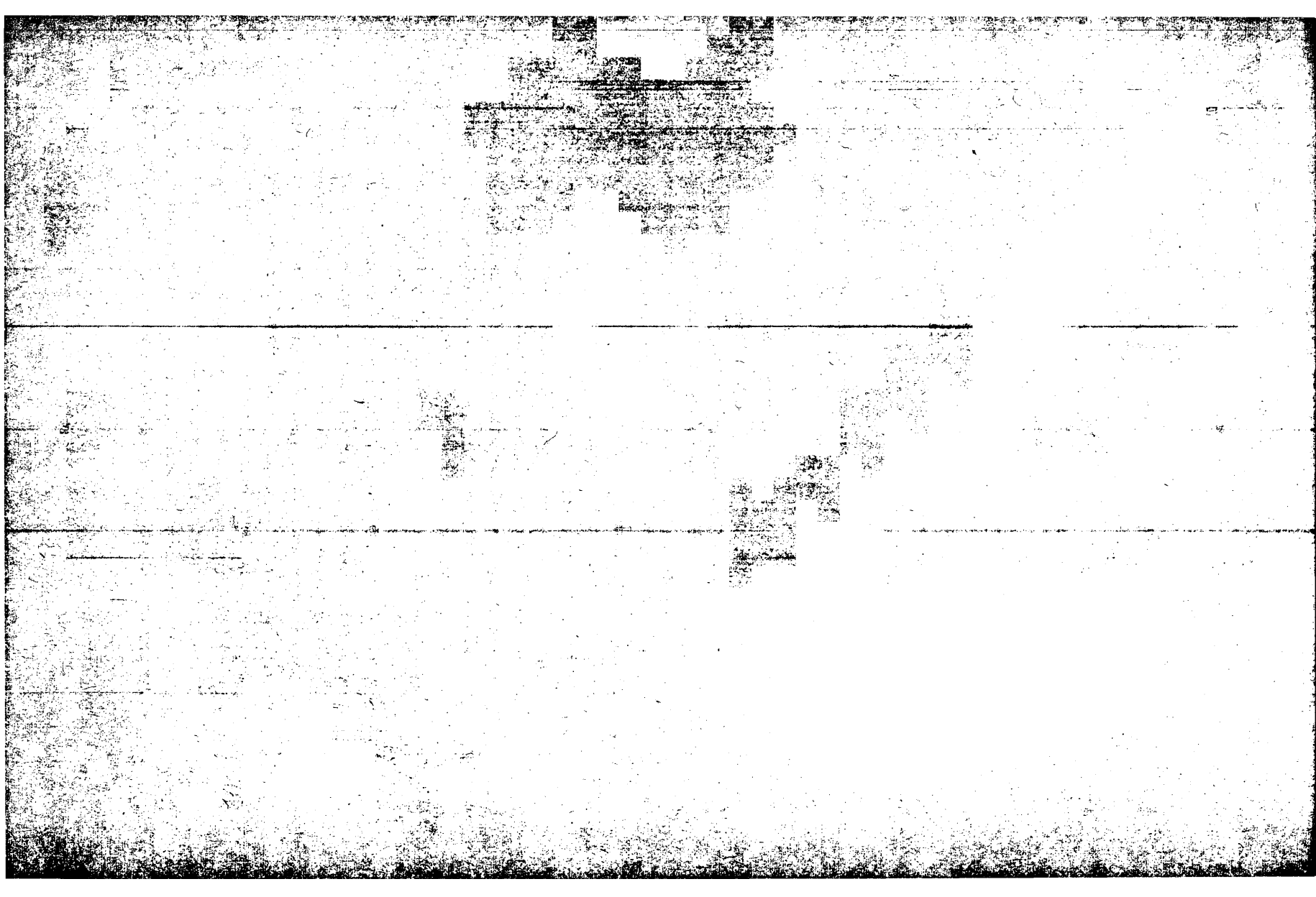
[38] I avsnitt 5.3 hävdar jag att både påtryckning- och säkerhetsfunktionen finns i stoppningsrätten.

[39] Ramberg, Köplagen, s. 203 f.

49 § första stycket köplagen samt artikel 58(1) CISG, är den där detentionsrätten klarast kommer till uttryck. Samtidighetsprincipen ger en part rätt att endast vid tidpunkten för uppfyllelse hålla inne sin prestation, det må vara att avlämna varorna eller betala priset eller dokument som motsvarar dessa prestationer. Samtidighetsprincipen kan komma till användning endast när prestationerna skall utväxlas samtidigt. Har parterna avtalat att prestationerna inte skall fullgöras samtidigt kan reglerna inte tillämpas. Vidare kan samtidighetsprincipen vara ett trubbigt instrument om man redan under förberedelserna av fullgörelsen kan förutse att motparten inte kommer att kunna prestera på rätt tid. Det är i dessa situationer som stoppningsinstitutet kommer in.

Stoppningsinstitutet är dock inte enhetligt. Vardera parten har tillagts en rätt enligt 61 § första stycket köplagen respektive artikel 71(1) CISG att ställa in fullgörelsen eller hålla inne sin prestation om det med viss grad av säkerhet kan förutses att motparten inte kommer att fullgöra en väsentlig del av sin prestation. Denna regel kallar jag *suspensionsregeln* eftersom den ger en part rätt att skjuta upp fullgörandet. Regeln kan ses som ett komplement till samtidighetsprincipen och bör hänföras till denna kategori.

Det andra stycket i de nämnda bestämmelserna är en specialbestämmelse i förhållande till suspensionsregeln och verkar endast till förmån för säljaren. Om sådana omständigheter visar sig, som ger rätt att stoppa godset, sedan det sänts iväg, kan säljaren hindra att varan lämnas ut. Detta är den regeln som tar upp den klassiska regeln om *stoppningsrätt under en godstransport*. Denna regel kan hänföras både till detentionsrätten och till innehållande på grund av avtalsbrott. Som detentionsrätt kan den ses eftersom den kan verka innan godset avlämnats, t.ex. om godset sålts under D-klausuler enligt INCOTERMS. Samtidigt kan man konstatera att regeln verkar som ett innehållande vid avtalsbrott. Detta gäller särskilt om man betänker att stoppningsrätten numera finns upptagen under rubriken Befarat avtalsbrott.



5 Stoppningsrättens ändamål och funktion

5.1 Inledning

Det är allmänt accepterat, inte bara i svensk rätt, att en regels *ändamål* utgör en viktig faktor för den tolkningsverksamhet som jurister ägnar sig åt.[1] Detta gäller även beträffande stoppningsrätten. Däremot råder ingen enighet hur detta ändamål skall fastställas utan det tycks kunna ske på lite olika sätt.[2] En utgångspunkt är givetvis lagens bokstav. Det går vidare att hämta viss ledning ur lagens förarbeten för att fastställa ändamålet.[3]

Om man accepterar att det är möjligt att fastställa ett ändamål måste man konstatera att de ändamål som framgår genom en analys av regelns ordalydelse och förarbeten jämfört med en systematisk analys av reglerna inte alltid ger en fullständig bild av hur en regel verkar i tillämpningen. I stället erhåller man en bild av hur regeln är avsedd att verka. För att få ihop det system som rättsordningen utgör måste man också undersöka regelns *funktion*. Med termen funktion kan en rad olika företeelser avses. Jag avser främst de faktiska konsekvenser som en regel har för en given situation. För att med en tillfredsställande grad av säkerhet kunna fastställa en regels funktion skulle empiriska undersökningar beträffande verkningarna vara nödvändiga. Det har inte vidtagits några sådana undersökningar avseende stoppningsrätten. Det går emellertid att med relativt hög grad av säkerhet uttala sig om det som kan antas vara stoppningsrättens funktion.

Först sedan man sammanställt ändamål och funktion menar jag att man har en fast bas för att uttala sig om en regels rättspolitiska berättigande. Jag skall därför försöka dra upp vissa linjer för de ändamål som kan åberopas till stöd för stoppningsrätten. Vidare skall jag försöka ange den funktion som stoppningsreglerna har.

---

[1] Grönfors i JT 1999/00 s. 523 ff. med hänvisningar.

[2] Den som mest utvecklat den teleologiska synsättet i nordisk doktrin är Ekelöf. Se främst de båda verken Är den juridiska doktrinen en teknik eller en vetenskap? och Rättegång I s. 69 ff.

[3] Denna inställning var tidigare allmänt accepterad men tenderar att bli allt svagare i Sverige.

5.2 Skälen för en stoppningsrätt

Den första allmänna motiveringen för en stoppningsrätt finner man i rättsfallen från slutet av 1600- och början av 1700-talet.[4] Det är särskilt tydligt i engelska fall där uppdelningen mellan equity och common law ännu existerade.[5] Som påvisats i det historiska kapitlet har stoppningsrätten således från början motiverats med *billighetshänsyn*.[6]

I nordisk praxis finner man också detta argument till stöd för stoppningsrätten och särskilt i den tidiga konkurslagstiftningen och förslag till förändringar i denna framhålls detta argument.[7] Billighetshänsyn åberopades också vid införandet av den skandinaviska köplagen till stöd för regeln.[8] Ibland kan det vara svårt att konkretisera vari billigheten består. Enligt förarbetena skulle obilligheten ligga i att säljaren tvingades fullgöra sin del av avtalet trots att han visste att köpeskilling aldrig kommer att erläggas. "Synnerligen bjärt" framträder obilligheten, sägs det vidare i förarbetena, när gäldenären rymt från sin skuld eller "tagit sig af daga". Denna motivering har också godtagits som en delförklaring i litteraturen.[9]

Diskussionen kring billighet som motiv för en stoppningsrätt grundar sig på en värdering av situationen. Andra förklaringar förefaller ta utgångspunkt i en rationellare argumentering. Särskilt i dansk och norsk rätt har man försökt att motivera stoppningsinstitutet utifrån ett *förutsättningsresonemang*.[10] En sådan argumentering skulle utgå från att en part verkligen förutsatt att motparten kommer att prestera, att detta varit möjligt att uppfatta för motparten, att förutsättningen varit väsentlig samt att det är rimligt att lägga risken för att förutsättningen slår fel på motparten. Jag har redan pekat på sambandet med övergången från dogmen om *pacta sunt servanda* till principen om *clausula rebus sic stantibus* och att denna övergång banade väg för ett resonemang enligt förutsättningsläran kring motiveringen till stoppningsrätten.[11]

Den formel som förutsättningsläran utgör må passa in bra när det gäller individuellt bestämda förutsättningar. Den passar sämre med andra mera normala förutsättningar som en part kan ha. En sådan förutsättning

---

[4] Se avsnitt 3.1.3 och 3.2.

[5] Se om detta i Huston s. 12 f.

[6] Cashmore s. 167 tycks ha gett upp försöken att hitta något skäl för stoppningsrätten när han säger: "it has no moral or legal justification and must be viewed as an anamoly."

[7] Det sagda är tydligt i t.ex. betänkande till kreditlagstiftning 1854.

[8] NJA II 1906 nr 1 s. 69 f.

[9] Ekeberg s. 3, Almén § 39 vid not 2, Christensen s. 187 f., Arnesdotter s. 189 f. och Lennander i Festskrift till Hellner s. 317.

[10] Se t.ex. Ussing, Køb s. 109 f. och NOU 1972:20 s. 311.

[11] Avsnitt 4.5.1.

är att man i ett avtalsförhållande utgår från att motparten skall kunna prestera. I litteraturen kallas sådana förutsättningar för typförutsättningar.[12]

Typförutsättningar är sådana som parter i allmänhet alltid utgår från. Att tillämpa förutsättningsresonemang på typförutsättningar kan ifrågasättas.[13] Förutsättningsläran utgår från enskilda parters individuella förutsättningar och kunskaper om sådan förutsättningar. Det skulle därför inte vara meningsfullt att vid typförutsättningar göra en bedömning som i första hand riktar in sig mot individuella förhållanden. Det förefaller därför som konstlat att motivera stoppningsrätten utifrån förutsättningsläran.[14]

Detta uppmärksammades vid arbetet med konventionen om internationella köp av lösa saker. Konventionen utgår från att undersökningsplikten för motpartens möjligheter att prestera helt vilar på den part som åberopar stoppning.[15] Detta tyder också på att man har byggt in förutsättningen om motpartens prestationsmöjlighet i reglerna om stoppningsrätt. Något ytterligare förutsättningsresonemang finns det då inte utrymme för.

Andra skäl som åberopats hänger samman med allmänna skäl för *omsättningens intresse*.[16] Dessa går snarast tillbaka på sakrättsligt färgade synpunkter. Detta motiv för stoppningsrätten är av många orsaker svåra att applicera. Ett skäl mot att använda sådana argument är man balanserar mellan ett skydd för omsättningen och ett skydd för den bestående rätten. Det är således fråga om en värdering som måste göras i omsättningens intresse. Denna värdering är svår att hantera eftersom den kan åberopas till stöd både för och emot en bibehållen stoppningsrätt. Man hamnar lätt i en cirkelsituation där det som skulle bevisas är det som åberopas till stöd för detta.

De ovan angivna motiveringarna visar upp vissa brister som gör att det saknas en enhetlig bas för hur stoppningsrättens ändamål skall fastställas. Detta har lett till att man övergett försöken att finna en teoretisk grundval för stoppningsrätten och i stället utgått från ett förenklat synsätt. Almén menade att han inte ville fördjupa sig i diskussionen kring motiveringen till stoppningsrätten.[17] Han konstaterade kort och gott att köparens insolvens utgör en *typisk form* för anteciperad mora. Därför var stoppningsrätten en påföljd bland andra som kunde göras gällande vid avtalsbrott. Alméns

---

[12] Grönfors, Avtalslagen s. 250, Ramberg & Hultmark s. 177, Lennander i Festskrift till Hellner s. 323 ff., Lehrberg s. 96 ff. och Holmbäck, Förutsättningsläran s. 33 ff. och 71 ff.

[13] Se Vahlén s. 213 f., Lennander i Festskrift till Hellner s. 324 och Hultmark & Ramberg s. 85 f.

[14] Lennander i Festskrift till Hellner s. 324.

[15] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 15 och nedan avsnitt 8.3.4.

[16] Hillgård s. 186 ff.

[17] Almén § 39 vid not 2.

synsätt är intressant.[18] Emellertid bortser han från att stoppningsrätten inte enbart har verkningar mellan parterna. Man måste komplettera ändamålet med ett argument som är mer riktat mot tredje män. På detta sätt kommer motiveringar som kan gälla generellt för säkerhetsrätter in i bilden.

5.3 Stoppningsrättens funktion

Stoppningsrättens funktion är inte enhetlig eftersom den griper in i många områden. Att fastställa olika samhälleliga funktioner kan därför sägas vara särskilt problematiskt för detta institut. Emellertid framträder vissa tydligare varför det är möjligt att se några dominerande funktioner. Dessa framträder mot bakgrund av den tidigare framställningen där stoppningsrätten å ena sidan kan ses som en möjlighet att framkalla prestation i det obligationsrättsliga förhållandet och å andra sidan en sakrättsligt betingad verkan. De funktioner som sålunda framträder är påtryckningsfunktionen, säkerhetsfunktionen och avkastningsfunktionen.

Jag har här valt att förenkla framställningen något och använder mig endast av påtryckningsfunktionen och säkerhetsfunktionen.[19] Detta är bara en systematisk omfördelning eftersom jag hänför avkastningsfunktionen till säkerhetsfunktionen.[20]

5.3.1 Påtryckningsfunktionen

Som tidigare framhållits innebär detentionsrätten en möjlighet att hålla tillbaka den egna prestationen så länge inte motparten presterar vid samma tidpunkt. Detentionsrätten fungerar här som ett påtryckningsmedel.[21] Stoppningsrätten kan ses som en förlängning av de befogenheter som detentionsrätten ger en part. Det förefaller därför naturligt att stoppningsrätten också kan sägas innefatta funktionen att utöva påtryckning.

Påtryckningsfunktionen kan dock vara olika stark beroende på i vilken situation som stoppningsrätten förekommer. Om man tänker sig en situation där motpartens insolvens åberopas och det visar sig att denna är så

---

[18] Se vidare om stoppningsrätten som anteciperat avtalsbrott Almén § 39 vid not 2 ff., Portin s. 112, Bomgren i SvJT 1942 s. 289 ff., Ussing i SvJT 1942 s. 509 ff., Eklund SvJT 1942 s. 664 ff., Palmgren, Säljares mora s. 73, Winroth s. 199, Carlsson i SvJT 1924 s. 68 ff. och Hillgård s. 184 ff.

[19] Så också Selvig, Grenseland s. 64 ff.

[20] I litteraturen har detta uppfattats på olika sätt. Ramberg i Hellner & Ramberg s. 258, Hellner, Kontraktsrätt 2 s. 50 och Munukka s. 284 särskiljer avkastningsfunktionen. Christensen s. 84 f. för liksom jag avkastningsfunktionen till säkerhetsfunktionen.

[21] Munukka s. 281 f.

svår att det är omöjligt för motparten att prestera är påtryckningsfunktionen obefintlig. Den i nästa avsnitt behandlade säkerhetsfunktionen träder då i stället i förgrunden.

Om man däremot tänker sig ett förhållande där ena parten endast krånglar genom att kräva rabatter eller är allmänt ovillig att göra rätt för sig i förhållandet framträder påtryckningsfunktionen i tydlig dager. Genom att stoppa sin egen prestation kan en part få den trilskande motparten att uppfylla sin del av avtalet. Detta gäller för stoppningsrätten som enligt sin nya utformning kan användas även i sådana lägen.

5.3.2 Säkerhetsfunktionen

Stoppningsrättens mest framträdande funktion måste dock sägas vara säkerhetsfunktionen. Med detta förstås det skydd mot att motparten inte kan prestera enligt avtalet som en part erhåller genom att ha kvar egendom i sin besittning. Förlorar parten sin besittning av varan riskerar han eller hon att egendomens värde går förlorat t.ex. om den dras in i motpartens konkurs.[22] Den säkerhet som erhålls genom stoppningsrätten avser att skydda det säkerhetsintresse som en part har i att få vederlag för sin egen prestation.

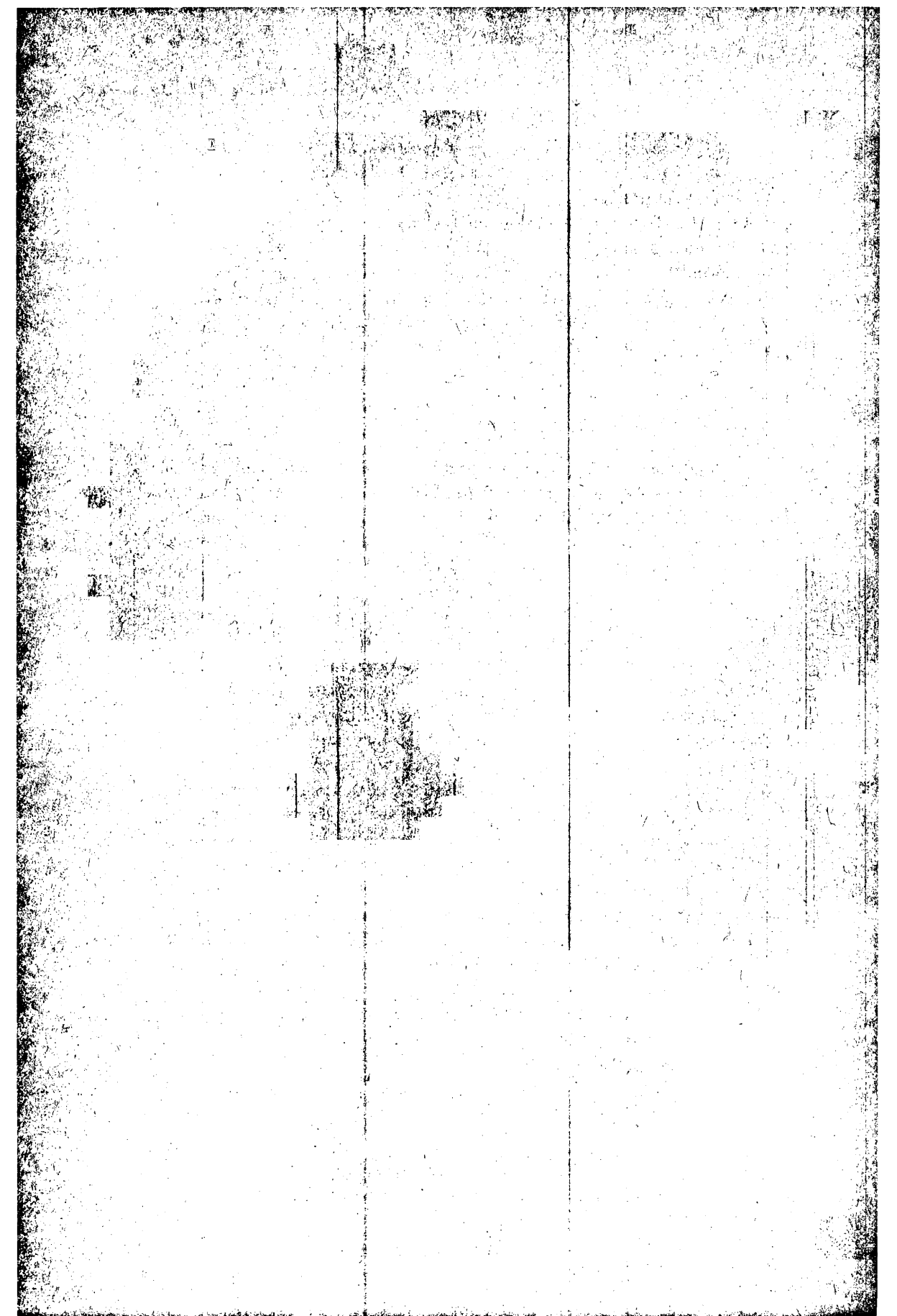
Stoppningsrättens samband med hävningsrätten måste framhållas. Hävningsrätten är den slutliga garanten för att egendom inte skall dras med in i motpartens insolvens. Stoppningsrätten kan ses som ett förstadium till hävning eller ett sätt att säkerställa att hävning kan äga rum. Detta sker genom att hindra egendomens överlämnande till motparten. Skulle överlämnande ske faller nämligen möjligheten till hävning bort enligt 54 § fjärde stycket köplagen. Denna länk är stark i svensk köprätt men svag vid internationella köp eftersom konventionen om internationella köp av lösa saker saknar motsvarighet till denna begränsning av hävningsrätten.

Stoppningsrätten har, liksom hävningsrätten, ett nära samband med det sakrättsliga systemet. Det är också på detta plan som stoppningsrätten säkerhetsfunktion kommer fram, särskilt vad gäller rätten till individuellt bestämda rättigheter. Detta har föranlett att stoppningsrätten uppfattats som en säkerhetsrätt.[23] I viss mån kan detta vara riktigt men den har andra kvaliteter som gör att den hellre skall betraktas som en separationsrätt. En sammanblandning av stoppningsrätten med säkerhetsrätterna öppnar fältet för oklarheter i olika avseenden.

---

[22] Ramberg i Hellner & Ramberg s. 258, Hellner, Kontraktsrätt 2 s. 50, 161, Munukka s. 282, Christensen s. 84 f. och Håstad, Sakrätt s. 177 ff.

[23] Lennander i Festskrift till Hellner s. 322 hävdar att "stoppningsrätten måste jämställas med en legal säkerhetsrätt".



6 Stoppningsrätt i nationell rätt och internationell miljö

6.1 Inledning

Stoppningsrätten har störst betydelse när avstånden mellan säljare och köpare är stora. Detta beror på att det då tar tid att få varan till köparen. Förhållandena kan förändras under en tidsperiod; ju längre tid som förflyter desto större sannolikhet för förändring. Det är därför möjligt att hävda att stoppningsrätten får störst betydelse vid internationell handel. Detta bekräftas också av tillgänglig praxis. Emellertid finns det anledning att påpeka att stoppningsrätten även kan få betydelse vid nationell handel; särskilt som denna i mycket hög grad sker mot fakturakredit.

Genom att stoppningsrätten blir aktuell vid internationella handel finns det anledning att något stanna upp vid lagvalsfrågor kring stoppningsrätten. På det internationella planet kan man iaktta en utveckling som pekar mot en större rättslikhet.[1] Denna utveckling har för stoppningsinstitutets del utgått från olika regioner i världen, t.ex. Norden eller Storbritannien. En indikation på unifiering är det arbete som ligger bakom konventionen om internationella köp av lösa saker, vilken fått ett mycket starkt genomslag. Stoppningsinstitutet har härigenom fått ett liknande materiellt innehåll. Därmed är inte sagt att också stoppningsrättens verkningar i t.ex. sakrättsligt hänseende skulle vara desamma. Därför måste man något stanna vid olika rättsordningars lösning av stoppningsrätten. Som framgår är en slutsats vid denna genomgång att reglerna varierar mellan olika länder. Det finns då anledning till att ta ställning till lagvalsfrågorna.

[1] Almén § 39 vid not 39 och 103 framhöll att regeln om att säljarens hävningsrätt, och därmed även stoppningsrätten, upphör när varorna kommit i köparens besittning torde äga giltighet över så gott som hela världen.

6.2 Regleringen i vissa andra länder

6.2.1 Danmark

I Danmark gäller konventionen om internationella köp av lösa saker för de internationella köpen på samma sätt som i Sverige. Däremot har man inte infört den nordiska köplagen utan den skandinaviska köplagen från början av förra seklet gäller fortfarande. Stoppningsrätten i den äldre lagen var i förhållande till dagens nordiska köplagar och konventionen om internationella köp av lösa saker begränsad i olika avseenden. Enligt 39 § i den danska lagen gäller stoppningsrätten endast till förmån för säljaren. Köparen har ingen direkt på lagen grundad rätt. Det är möjligt att tillämpa vissa analogier vilket innebär att skillnaderna inte blir så stora mot övrig nordisk rätt.[2] Stadgandet om stoppningsrätt kan vidare tillämpas endast när köparens ekonomiska ställning är sådan att det kan antas att denne är ur stånd att betala köpesumman när denna förfaller. Användningsområdet är således mera begränsat för danska nationella köp i detta avseende.

De danska köprättsliga reglerna om stoppningsrätt är såvitt gäller fall där köparen gått i konkurs specialfall av vad som regleras i 7 kap. konkurslagen.[3] Där finns regler om konkursens inverkan på ett avtal. Reglerna om stoppningsrätt i § 54 nämnda lag blir t.ex. direkt tillämpliga vid säljarens konkurs då köparen kan behöva stoppa sin prestation. Reglerna om stoppningsrätt i de båda lagarna synes i sakligt hänseende motsvara varandra.[4]

De transporträttsliga reglerna stämmer med svensk rätt även om strukturen är något annorlunda. Detta kan sägas gälla i allt väsentligt också för de sakrättsliga frågorna. Detta innebär att konflikten mellan de krav som en transportör kan stå inför när han möts av dels en stoppningsanvisning, dels en begäran om utlämning av godset är densamma som i svensk rätt.

6.2.2 Finland

Som första land i Norden antog Finland år 1987 en ny köplag som grundade sig på konventionen om internationella köp av lösa saker.[5] Härjämte

---

[2] Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 680.

[3] Konkursloven nr 298 af den 8 juni 1977. Se nu Lovbekendtgørelse nr 588 af 1 september 1986.

[4] Munch s. 370 och Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 678.

[5] Angående de olika finländska reglerna se Wilhelmsson, Sevón & Koskelo s. 15 ff.

gäller dessutom konventionen för de internationella köpen. Vissa stadganden om köp och försäljning finns i 5 kap. konsumentskyddslagen som dock suppleras av reglerna i köplagen. Eftersom det inte finns några regler om stoppningsrätt i konsumentskyddslagen gäller köplagens bestämmelser.

Reglerna om stoppningsrätt i 61 § den finländska köplagen motsvarar ordagrant vad som föreskrivs för svensk del. Även i övrigt är rättstillståndet i Finland beskaffat på ett i stort sett motsvarande sätt som i Sverige varför det som sägs om de svenska reglerna också gäller i allt väsentligt för finländsk del.

6.2.3 Norge

Reglerna om stoppningsrätt finns i 61 § den norska köplagen.[6] Den har fått en något annorlunda utformning i förhållande till finsk och svensk rätt i det att förutsättningarna för att stoppningsrätten skall få utövas är något utförligare beskrivna. I sak överensstämmer dock reglerna med de övriga ländernas lagar.

I Norge finns också generella regler om stoppningsrätt. Dessa finner man i 7 kap. täckningslagen.[7] Reglerna om rätten att hålla tillbaka den egna förpliktelsen i § 7-2 lagen motsvarar i stort sett reglerna i köplagen. Det skall här åter påpekas att motsvarande norska regler tidigare fanns i 40 § 1863 års konkurslag och 34 § 1899 års ackordslag.[8] Dessa stadganden skulle, till skillnad från dagens regler i täckningslagen, tillämpas före de köprättsliga reglerna. Praxis från tiden före år 1984 grundas på de tidigare reglerna i konkurs- och ackordslagarna. Reglerna avvek något i språklig utformning från köplagen eftersom stoppningsrätten upphörde först när varorna tagits in på köparens varulager eller annat förvaringsställe, levererats till tredje man som tagit emot varorna för köparens räkning eller hade sålts mot konossement eller fraktbrev innan de kommit fram. På grund av detta krävs viss uppmärksamhet vid läsning av norska rättsfall som grundar sig på en tolkning av ordalydelsen i dessa äldre stadganden.[9] Det torde dock inte medföra någon större saklig skillnad vare sig i förhållande till äldre norsk rätt eller till annan nordisk rätt.

---

[6] Se vidare Ot.prp. nr 65 (1986-87).

[7] Lov 8 juni 1984 nr 59 om fordringshavernes dekningsrett (dekningsloven).

[8] Se avsnitt 3.10.3.

[9] Ett exempel på det sagda är *Dokka Bruk* Rt. 1971 s. 549.

6.2.4 Amerikas förenta stater

I USA finns en komplexitet mellan olika regelverk som skall tillämpas i olika situationer av stoppning beroende på vilka stater som är inblandade. Detta försvårar överblicken. Utgångspunkten för en sakrättsligt giltig äganderättsövergång, grundad på gemensamma principer innebär att man, liksom i engelsk rätt, utgår från att avtalet överför äganderätten.[10] Generiskt bestämda varor måste dock individualiseras och specificeras för att sakrättsligt skydd skall uppkomma.

Lagstiftningen i USA innehåller regler om transportdokument som medför att stoppningsrätten starkt avviker från vad som gäller enligt nordisk och engelsk rätt. Detta beror till viss del på de dokument som används men till största delen på den särskilda regleringen i Uniform Commercial Code (UCC). Lagstiftningen är något komplicerad till sin struktur. Någon federal lagstiftning kring köp finns inte. UCC har dock antagits av i princip samtliga stater och gäller således som lag i varje enskild stat. I artikel 7 UCC har man infört vissa regler om bl.a. konossement. Vid sidan om dessa regler gäller sedan länge Harter act från 1893.[11] Denna lag gäller för sjötransporter till och mellan amerikanska hamnar.[12] För sjötransporter i "foreign trade" tillämpas US COGSA 1936.[13] Harter act sätts således ur spel av US COGSA om inte konossementet innehåller en uttrycklig hänvisning till Harter act.[14] För alla slags transporter mellan olika stater finns regler i Pomerene act från 1916 (ändrad 1994). US COGSA 1936 håller på att ersättas av en ny Carriage of goods by sea act som samtidigt gör systemet ännu något mer komplicerat.

Det finns inte anledning att gå närmare in på dessa olika regler. Det räcker att konstatera att det i dessa transporträttsliga lagar finns regler om transportdokument. Liknande regler finns i UCC även om regleringen är moderniserad. Reglerna i UCC viker dock för folkrättsliga åtaganden som Amerika påtagit sig. Detta framgår av § 7-103 UCC.[15] Emellertid är reglerna i Pomerene act och UCC beträffande konossement i stort sett lika och det finns inga folkrättsliga åtaganden som påverkar stoppningsrätten varför jag kommer att hålla mig till reglerna i UCC.

Två typer av konossement används i USA. Den ena kallas för negotiabelt konossement och den andra för icke-negotiabelt konossement (straight bill of lading).[16] Endast det negotiabla konossementet symbolise-

---

[10] Chandler i Transfer of ownership s. 420 f.

[11] 46 USC Appendix, section 190 ff.

[12] 49 USC section 80102 ff.

[13] 46 USC Appendix, section 1300 ff.

[14] Lagen uppkallad efter kongressmannen Michael D. Harter från Ohio. Angående arbetet kring denna lagstiftning se Knauth s. 118 ff och avsnitt 10.2.2.

[15] Chandler i Transfer of ownership s. 423 f.

[16] Se vidare Knauth s. 178 f. och Gaskell para. 1.47 ff.

rar godset[17] och överför rättigheter i godset. En straight bill of lading överför däremot inga sådana rättigheter och fungerar i stort sett som ett sjöfraktbrev. Detta innebär att rättigheter kan överföras genom överlåtelse av ett negotiabelt konossement men inte en straight bill of lading.

Beträffande stoppningsrätten finns till en början regler i § 2-609 UCC som innebär att en part i ett avtalsförhållande kan ställa in fullgörelsen om det finns osäkerhet beträffande fullgörandet av motprestationen. Denna regel motsvarar i stort artikel 71(1) CISG.[18] Den särskilda regeln beträffande stoppningsrätt under godstransport finns för amerikansk rätt upptagen i § 2-705 UCC. I situationer där köparen är insolvent kan säljaren stoppa transporten och har rätt att hindra utlämnande. I § 1-201(23) UCC anges vad som skall uppfattas med insolvens. Utan att gå närmare in på dessa regler kan nämnas att det inte endast omfattar konkursfall utan även sådana fall där insolvensen inte manifesterats genom ett särskilt beslut.

Stoppningsrätten kan enligt § 2-705(2) UCC utövas så länge godset inte överlämnats till köparen,[19] det omhändertagits av någon tredje man och detta tillkännages[20] eller ett negotiabelt dokument överlämnats till köparen.[21] Detta innebär således en avvikelse från nordisk rätt där överlämnande av konossementet inte innebär att stoppningsrätten upphör.

Reglerna i UCC sträcker sig dock ännu längre i det att också förfoganderätten, oavsett om negotiabelt konossement utställts eller ej, måste tillkomma den som gör gällande stoppningsrätten. Reglerna framgår av § 2-705(3) c) och d), jfr 7-504(4) och 7-503(2) UCC. Här har man alltså tagit steget fullt ut och samordnat transportavtalet med köpeavtalet. Såvitt man kan utläsa ur UCC[22] verkar det finnas grund för antagandet att man här tagit allvarligare på stoppningsrätten som en börda för transportören.[23]

6.2.5 England

Stoppningsrätten i modern form utvecklades främst i engelsk domstolspraxis vilken numera har kodifierats i lag. Detta skedde först genom 1893 års köplag som ersatts med nu gällande Sale of Goods Act (SGA) 1979. I SGA regleras inte bara obligationsrättsliga utan även sakrättsliga frågor. Stoppningsrätten är också reglerad i lagen.

---

[17] Hawkland s. 296.

[18] Honnold § 395.

[19] Överlämnande till köparens köpare avskär också stoppningsrätt se § 2-705 UCC kommentar 2 och Wallach 7.02.

[20] Hawkland s. 296.

[21] Sorkin, Gods in transit para. 2.16[1].

[22] UCC § 2-705, Kommentar 1.

[23] Williston on Sale § 24-6 vid not 11 och Nordström s. 496.

Enligt engelsk rätt är utgångspunkten att äganderätt (property) till bestämt gods övergår från säljaren till köparen vid den tidpunkt som parterna vill att den skall övergå. Överlåtelseviljan kan framgå av kontraktet eller av omständigheterna i fallet. Dessa regler framgår av section 17 och 18 SGA. Om godset inte är individualiserat kan äganderätten inte övergå enligt section 16 SGA. Denna regel fann man hård mot köpare som betalat förskott. Genom ett tillägg år 1995 har man nu föreskrivit att äganderätten kan övergå på köparen trots att kravet på individualisering inte uppfyllts, under förutsättning att godset utgör en del av en identifierbar bulklast.[24] Detta framgår av section 20A SGA. Om gods har sålts under ett dokument som representerar godset, t.ex. ett konossement utställt till säljaren eller dennes order är utgångspunkten att individualisering inte har skett; det presumeras att säljaren har kvar sin rätt. Motsatsen gäller när konossementet utställts till köparen eller dennes order.[25] Reglerna framgår indirekt av section 19(2) SGA.

Vissa regler kring konossement och sjöfraktbrev finns upptagna i Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1992. Denna lag innehåller inga bestämmelser som direkt påverkar stoppningsrätten under godstransport. Institutet finns i stället helt reglerat i Sale of Goods Act. Här ges den obetalde säljaren en rätt att stoppa godset under transporten (stoppage in transit) om köparen blir insolvent. Regeln finns i section 44 SGA. Stoppningsrätten kan utövas oberoende av vem som har äganderätt till godset.[26]

Även i England är insolvensen ett krav för stoppningsrätt. I engelsk rätt talas om insolvens både i section 41 SGA beträffande detention (lien) och section 44 SGA beträffande stoppningsrätt. Insolvensen behöver dock inte vara manifesterad i något konkursbeslut eller dylikt vilket framgår av section 61(4) SGA.[27]

I engelsk rätt är det transportstadiet som är avgörande för hur länge stoppningen kan utövas.[28] I sju olika punkter i section 45 SGA har man försökt avgränsa när transporten avslutas och därmed när stoppningsrätten upphör.[29] Transporten anses i utgångspunkten pågå från det varan lastas av hos transportören eller annan depositarie i syfte att transporteras till köparen till dess godset mottas av köparen eller dennes agent.[30] Detta stämmer i stora delar med den nordiska praxis kring slutpunkten som jag senare återkommer till.[31] Vidare anges i SGA att transporten avslutas om

---

[24] Debattista i Transfer of ownership s. 137.

[25] Debattista i Transfer of ownership s. 140 ff.

[26] Benjamin para. 15-063.

[27] Benjamin para. 15-024 till 15-027.

[28] McKendrick, Sale of goods para. 9-025 ff.

[29] Huston s. 61 ff., Todd i JBL 1978, Scrutton (17 uppl.) Art. 70, Sassoon para. 708 ff. och Benjamin para. 15-006 till 15-084.

[30] Sassoon para. 708.

[31] Johansson i MarIus 240 s. 67 f.

köparen tar emot godset på annan ort än bestämmelseorten, om transportören eller annan depositarie tillkännager att godset innehas för köparen, om godset avvisas av köparen, om transportören felaktigt vägrar att lämna ut varorna samt om delleverans skett och detta skall uppfattas som om hela godset tagits om hand för köparens räkning. Vidare kan noteras att om godset transporteras på ett av köparen chartrat skepp beror det på omständigheterna i det enskilda fallet om transporten skall anses slutförd.

När säljaren skall utöva sin stoppningsrätt kan detta ske antingen genom att han tar godset i sin besittning eller att han lämnar ett meddelande till transportören. Detta framgår av section 46(4) SGA.[32] Fraktföraren kan vara skyldig att vidta kraftfulla åtgärder för att skydda säljarens rätt, t.ex. föra godset till säker hamn.[33] Misslyckas transportören med detta kan han åläggas en skadeståndsskyldighet.[34] Men hur förhåller sig detta till transportörens utlämningslöfte? Enligt transportavtalet är transportören skyldig att lämna ut godset till mottagaren. Denna skyldighet är också förenad med skadeståndsskyldighet.[35] Är ett konossement utställt är transportören skyldig att lämna ut godset till den som visar sig vara rättmätig innehavare av dokumentet. Detta innebär dock inte att stoppningsrätten upphör när konossementet utlämnats till köparen.[36] För att säljarens stoppningsrätt skall upphöra krävs i stället att konossementet överlåtits till en godtroende tredje man.[37] Detta framgår av section 46(2) SGA.

Möjligen skulle man kunna utnyttja uppläggningsreglerna vid transport för att lösa upp den situation som transportören hamnat i genom att krav framställs från säljaren om stoppningsrätt och från köparen om att få godset utlämnat.[38] Helt klart verkar detta dock inte vara.[39]

6.2.6 Frankrike

Enligt fransk rätt överförs äganderätten även sakrättsligt redan genom parternas överenskommelse om köp. Reglerna i artikel 1583 Code civil

---

[32] Denna regel saknas i nordisk rätt. Se vidare Debattista i Essays in honor of Tiberg s. 187 ff. och McKendrick, Sale of goods para. 9-036.

[33] *The Iran Bohanar* [1983] 2 Lloyd's Rep. s. 620.

[34] *The Tigress* (1863) L.J.P.M. & A. 97. Se också Debattista i Essays in honor of Tiberg s. 187.

[35] Se t.ex. *Wilson* v. *Anderton* (1830) 1 B. & Ald. 450, *Batut* v. *Hartley* (1872) L.R. 7 Q.B. 594 och *Hiort* v. *Bott* (1874) L.R. 9 Ex 86. Se också Carver para. 1592.

[36] Atiyah s. 446.

[37] Debattista i Essays in honor of Tiberg s. 188.

[38] Carver para. 15-092.

[39] Debattista i Essays in honor of Tiberg behandlar konflikten uttryckligen men diskuterar inte möjligheten till uppläggning.

föreskriver sådan verkan även om köparen inte betalat priset eller om varorna inte överlämnats till köparen.[40] Genom denna utgångspunkt i avtalet blir individualiseringen av de sålda varorna viktig för den sakrättsliga verkan. Vid transporter av de sålda varorna kan individualisering ske redan vid lastningen. Vid bulktransporter sker dock inte någon individualisering förrän lossning sker när skilda ägare finns till olika delar av lasten. Ändå anses sakrättslig verkan enligt praxis[41] ske vid lastningen.

Transportdokumentens funktioner och rättsliga verkningar överensstämmer i stort med det mönster som finns i internationell handel. Detta innebär att konossementet representerar godset. En sakrättsligt giltig överlåtelse av transporterade varor kan således ske genom överlämnande av konossementet.

Någon egentlig stoppningsrätt under godstransport finns inte i nationell fransk rätt.[42] Genom artikel 1613 Code civil har införts en regel som ger säljaren rätt att vägra avlämna varan, även för det fall säljaren lämnat kredit efter köpet, om köparen blir insolvent så att det finns risk att säljaren inte erhåller betalning. Denna regel kan såvitt jag förstår uppfattas som en stoppningsregel. Emellertid tycks man inte använda regeln vid transporter utan lita till reglerna om utlämnade av godset.[43] När det gäller stoppningsrättens utövande vid transporter under ett dokument som representerar godset innebär reglerna enligt praxis[44] att säljarens borgenärer kan komma åt godset endast i de situationer där säljaren eller dennes borgenärer har konossementet i sin besittning. När dokumentet överlämnats till köparen finns det ingen möjlighet att utöva stoppning för säljaren.

Ytterligare en möjlighet finns att hindra godsets utlämnande till köparen vid dennes konkurs. Denna påminner i stora delar om den nämnda bestämmelsen i artikel 1613 Code civil men har utformats som en regel för konkurs. Genom artikel 118 den franska konkurslagen[45] tillerkänns säljaren en möjlighet att hävda sin rätt att stoppa gods under transport till dess det har kommit in i köparens varulager.[46]

Det kan således konstateras att man även enligt fransk rätt tillerkänner säljaren en möjlighet att stoppa varan även om denna rätt inte grundar sig på något samlat institut som de engelska och skandinaviska reglerna.

---

[40] Plégat-Kerrault i Transfer of ownership s. 161.

[41] Cour de cassation 13 november 1978, Bulletin civil IV no 59.

[42] Frankrike har dock tillträtt CISG.

[43] Plégat-Kerrault i Transfer of ownership s. 169.

[44] Uttalandet kommer från Plégat-Kerrault i Transfer of ownership s. 170.

[45] Act 25 Janvier 1985.

[46] Denna franska regel tycks i stort motsvara reglerna i den norska konkurslagen från år 1863.

6.2.7 Tyskland

I Tyskland skiljer man strikt mellan ett avtals obligationsrättsliga verkningar och dess sakrättsliga verkningar. I utgångsläget förpliktar ett köpeavtal därför endast parterna. Detta framgår av § 433 BGB. För att få till stånd en sakrättsligt giltig överlåtelse är det dock inte nödvändigt att det obligationsrättsliga förvärvet står sig. Denna abstraktionsprincip skiljer sig till viss del från svensk rätt. På samma sätt som enligt svensk rätt är det traditionsprincipen som är utgångspunkten för ett sakrättsligt giltigt förvärv. Detta framgår av § 929 BGB. Emellertid är denna huvudprincip omgärdad av flera undantag som dock inte behöver beröras i detta sammanhang.

I tysk rätt förekommer förutom vanliga konossement, vilkas rättsverkningar i stort följer internationellt handelsbruk, också vissa andra dokument som representerar godset. Ett sådant är det konossement som används för flodtransporter, s.k. Ladeschein. Vidare har man kvar ett dokument med representativ funktion i lagringssammanhang, s.k. Lagerschein. För att överföra äganderätt till varor som sådana dokument utställts för krävs, förutom en överenskommelse om överlåtelse, även ett överlämnande av dokumentet.

Tysk inhemsk rätt har inget särskilt stoppningsinstitut.[47] Däremot finns ett stadgande som tar ställning till en rätt som påminner om suspensionsregeln i bestämmelsen om stoppningsrätt. Detta är § 321 BGB vilken i allmänna ordalag behandlar försämringar av en motparts möjlighet att prestera vilket skulle ge en part rätt att hålla inne sin prestation. Först i och med konventionen om internationella köp av lösa saker har man fått ett positivt stöd för stoppningsinstitutet.

Tidigare fanns ett stadgande i § 44 Konkursordnung som gav säljaren en separationsrätt när gods sålts och köparen gick i konkurs. Under sådana förhållanden kunde säljaren undanhålla varorna från att ingå i köparens konkurs för det fall de inte hade lämnats till köparen före konkursutbrottet.[48] Stadgandet var också möjligt att tillämpa i de fall där försäljningen skedde genom överlämnande av dokument.[49] Emellertid var denna möjlighet begränsad till parterna och gavs ingen verkan mot tredje man som hade gjort sakrättsligt giltigt förvärv i de aktuella varorna.

I den nya tyska konkurslagstiftningen[50] har ingen motsvarande regel som den i § 44 konkursordnung upptagits. Enligt den nya lagstiftningen finns separationsrätt för säljaren endast för det fall han också är ägare till

---

[47] Thorn i Transfer of ownership s. 192 och Tiberg i SvJT 1993 548. Jfr däremot Persson, Främmande rättssystem s. 46 och Möller s. 109 f.

[48] Se Huber i Festschrift für Weber s. 253 ff.

[49] Thorn i Transfer of ownership s. 193.

[50] Insolvenzordnung (BGBl. 1994 I s. 2866).

godset. Detta framgår av huvudreglerna om konkursboets egendom i § 47 insolvenzordnung.

Möjligheten till stoppningsrätt under godstransport kan således knappast sägas finnas enligt tysk rätt. Det finns således inte någon särskild anledning att närmare granska tysk rätt ur detta perspektiv. Jag har därför i stort sett utelämnat material från Tyskland när det gäller stoppningsrätten. Däremot kan det finnas anledning att titta närmare på tysk rätt när det gäller transporträttslig reglering av förfoganderätten.

6.3 Stoppningsrätt och internationell privaträtt

Framställningen ovan begränsar sig till vissa länders rättssystem. Samtliga länders regler kan sägas utgå från att godset hela tiden befinner sig i ett bestämt land. Behandlas svensk rätt utgår man från att godset hela tiden befinner sig här. Om man studerar varje land för sig uppkommer därför inga större problem. Stoppningsrätten är emellertid ett institut som i första hand kommer att tillämpas mellan parter som har hemvist i skilda länder och där godset skall transporteras mellan dessa länder. Som vi sett kan det lätt uppkomma situationer där de olika ländernas legala system inte stämmer överens och där konflikter uppstår mellan dessa.

Konventionen om internationella köp av lösa saker har samordnat stoppningsrättens förutsättningar. Lagvalsfrågor får därför allt mindre betydelse för relationen mellan säljare och köpare. Så ligger det för närvarande inte till inom sakrätten. Stoppningsrättens sakrättsliga verkningar måste i dessa fall föregås av ett ställningstagande till vilken lag som är tillämplig. På motsvarande sätt är förhållandet beträffande transportörens ställning i en stoppningssituation. Jag skall peka på några olika situationer där lagvalsfrågor får särskild betydelse.

6.3.1 Lagval vid köprättsliga avtal

Reglerna i konventionen om internationella köp av lösa saker är i huvudsak materiellt inriktade. Den lagvalsregel som finns är utformad dels som en självständig lagvalsregel, dels som en beroende lagvalsregel som förutsätter att det i den nationella rätten finns en internationell privaträtt beträffande köptransaktioner. Reglerna finns upptagna i artikel 1 CISG.

Utgångspunkten för tillämpning av konventionen om internationella köp av lösa saker är att det är fråga om ett köp där parterna har sina affärsställen i olika stater. Detta gäller för båda lagvalsreglerna. Den självständiga eller direkta lagvalsregeln finns intagen i artikel 1(1)(a) CISG. Enligt denna

kommer som tilläggsrekvisit att de stater där parterna bor skall ha anslutit sig till konventionen om internationella köp av lösa saker. Under dessa förutsättningar verkar regeln direkt på så sätt att den sätter andra lagvalsregler ur spel; konventionen om internationella köp av lösa saker tillämpas därmed oavsett vad som kan sägas i andra regler.[51]

Det andra fallet som behandlas, artikel 1(1)(b) CISG, förutsätter också att det är fråga om parter i olika länder men det behöver inte vara fråga om länder som anslutit sig till konventionen. Under dessa förhållanden skall *lex fori*, dvs. domslandets internationella privaträtt, avgöra vilket lands lag som skall tillämpas. Om denna lag utpekar ett land som anslutit sig till konventionen om internationella köp av lösa saker skall detta lands lag tillämpas. Det är alltså fråga om tillämpning av *lex fori* landets bestämmelser om internationella köp. De förbehåll som det utpekade landet gjort skall respekteras.[52] Denna regel förutsätter således att det finns en lagvalsregel enligt lex fori.

I Sverige har tidigare inte funnits någon allmän lagstiftning för lagvalsfrågor. De har i stället avgjorts i praxis. En lagvalsfråga uppstår när det vid avgörande av en tvist finns ett val mellan lagar i olika länder. Det är i detta sammanhang som anknytningspunkten kommer in.

Sedan frågan om Sveriges anslutning till EU kom upp har det stått klart att Romkonventionen från år 1980 om tillämplig lag på avtalsförpliktelser[53] skulle komma att bli tillämplig på köptransaktioner. Denna konventionen har nu antagits som gällande rätt i Sverige genom lag (1998:167) om tillämplig lag på avtalsförpliktelser.

Förutom de allmänna lagvalsreglerna i Romkonventionen finns särskilda bestämmelser om lagval vid köp i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker (lagvalslagen). Lagen bygger på en konvention från 1955.[54] Lagen implementerades genom inkorporering och förenklades i förhållande till konventionen. Den gäller för internationella köp av lösa saker. Vid implementerandet av Romkonventionen undantogs dock konsumentköp från lagvalslagens tillämpningområde. De former av konsumentköp som avsågs var sådana som tas upp i konsumentköplagen eller som faller under artikel 5 i Romkonventionen. Lagvalet för konsumentköp regleras därför numera enbart

---

[51] Arnt Nielsen s. 565, Honnold § 45.2 ff. och Bogdan, Utrikeshandel s. 16.

[52] Ett otal komplikationer kan uppkomma av denna regel. Dessa skall inte behandlas här utan i stället hänvisas till standardlitteraturen beträffande konventionen om internationella köp av lösa saker.

[53] Se Ds 1996:7 och prop. 1997/98:14. Numera behandlas denna av Bogdan kapitel 14 och Pålsson, Romkonventionen.

[54] 1955 års Haagkonvention om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker (SÖ 1964:12). År 1986 underskrevs en ny Haagkonvention om tillämplig lag beträffande internationella köp. Tanken är att denna skall samspela bättre med konventionen om internationella köp av lösa saker. Se vidare Arnt Nielsen s. 566.

av Romkonventionen. Lagvalslagen gäller däremot alltjämt för internationella kommersiella köp och internationella köp mellan privatpersoner.[55]

I artikel 94 CISG lämnas konventionsstaterna möjlighet att undanta tillämpning av konventionen för de fall det föreligger besläktade rättsregler innanför de ämnen som konventionen tar upp, s.k. *nabolandsförbehåll.* Sådana förbehåll har gjorts av de nordiska länderna. Undantaget täcker köp mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige och samt vid köp mellan parter i något av dessa länder och Island.[56] Detta framgår numera av 2 § lagen om internationella köp. Det har ansetts att den nordiska rättsgemenskapen är tillräcklig för att uppnå en enhetlig reglering av köp mellan dessa länder.[57] Emellertid kan det på goda grunder ifrågasättas[58] om detta nabolandsförbehåll är förenligt med konventionen med tanke på att rättsgemenskapen numera måste anses brista i många avseenden i Norden inom det köprättsliga området.[59] Om det förutsätts att naboklausulen trots allt är förenlig med konventionen innebär den att Sverige i förhållande till de övriga nordiska länderna skall tillämpa sin internationella privaträtt och avgöra lagvalet med bortseende från konventionen om internationella köp av lösa saker.[60]

> Vad medför då de ovan beskrivna reglerna för olika typer av internationella köp sett från en svensk horisont? Jag utgår till en början från att säljaren har hemvist i Sverige och det således är fråga om ett *exportköp.* Om det är ett köp mellan handelsmän eller mellan privatpersoner och köparens land också är anslutet till konventionen om internationella köp av lösa saker skall, enligt 5 § köplagen jämfört med artikel 1(1)(a) CISG, konventionen tillämpas i de fall köpet också i övrigt faller in under dess tillämpningsområde. Faller köpet utanför konventionens om internationella köp av lösa saker tillämpningsområde, t.ex. på grund av att det är ett immateriellt objekt, tillämpas i stället köplagen. Om förutsättningarna i den nämnda regeln (a) inte är uppfyllda skall enligt (b) samma artikel svenska kollisionsnormer vara avgörande. Enligt lagvalslagen är det säljarens lag som skall tillämpas. Eftersom konventionen om internationella köp av lösa saker är antagen som lag i Sverige skall den tillämpas också i detta fall. Skulle det i stället vara fråga om ett konsumentköp är varken konventionen om internationella köp av lösa saker eller lagvalslagen tillämpliga.

---

[55] Bogdan s. 256.

[56] Island har ännu inte tillträtt konventionen.

[57] Prop. 1986/87:128 s. 89 f.

[58] Ramberg, Köplagen s. 171.

[59] Detta framgår redan vid översikten över nordisk rätt som ges i avsnitt 6.2. Se vidare Hagstrøm i TfR 1995 samt Møllevang-Hansen & Lookofsky i UfR 1997 B s. 240 ff.

[60] Jfr Herber i Schlechtriem, English Commentary Art. 94 CISG para. 9. Om förbehållet inte är förenligt med konventionen om internationella köp av lösa saker spelar inte någon roll eftersom det är enligt svensk lag som undantaget skall tillämpas. Är konventionen om internationella köp av lösa saker direkt tillämplig uppkommer inte samma problem. Endast i det fall ett annat lands *lex fori* utpekar svensk rätt som tillämplig lag ställs fråga om giltigheten av förbehållet på sin spets.

Man får då luta sig mot Romkonventionen som bestämmer att det är lagen i det land där konsumenten huvudsakligen vistas som skall tillämpas, dvs. främmande rätt.

Härefter går jag över till fall där köparen befinner sig i Sverige och det således är fråga om *import*. Skulle det vara fråga om ett köp mellan handelsmän krävs för tillämpning av artikel 1(1)(a) CISG, att också säljaren har hemvist eller driftställe i en konventionsstat.[61] Skulle så inte vara fallet eller skulle köpet falla utanför konventionens tillämpningsområde, utpekar lagvalslagen vilket lands lag som skall tillämpas, vilket normalt är säljarens lands lag. Det blir alltså fråga om att tillämpa främmande rätt. Skulle det vara ett konsumentköp faller man åter igen tillbaka på Romkonventionen eftersom varken konventionen om internationella köp av lösa saker eller lagvalslagen tillämpas på sådana köp. Romkonventionen hänvisar till köparens lands lag, i detta fall svensk rätt. Det blir då den svenska konsumentköplagen som tillämpas.

Det mönster som framkommer för de internationella köpen i merkantila förhållanden kan sägas innebära att konventionen om internationella köp av lösa saker gäller för köp mellan personer som har hemvist i olika konventionsstater och att lagvalet för övriga köp beror på vad domslandets internationella privaträtt kan innehålla om tillämplig lag.

6.3.2 Vilken lag som skall tillämpas på transportavtalet

Vid utövandet av stoppningsrätt måste man också ha klart för sig vilket lands lag som gäller för att avgöra hur säljaren kan agera i förhållande till transportören och hur denne skall förhålla sig till en stoppningsanvisning. I de transporträttsliga bestämmelserna finns nämligen regler för vem transportören har skyldigheter mot. Vid stoppningsrätt uppkommer särskilt fråga om huruvida transportören är bunden att följa säljarens stoppningsanvisning. Som vi sett i föregående avsnitt är dessa regler utformade på olika sätt i olika länder. Detta medför att lagvalet även för det transporträttsliga avtalet måste beaktas.

Den allmänna regeln om lagvalet vid fraktavtal i artikel 4(4) Romkonventionen, som innebär att lagen i den stat där transportören har sin huvudsakliga verksamhet skall tillämpas om denna stat också är platsen där lastning eller lossning skall ske eller om avsändaren har sin huvudsakliga verksamhet i den staten, kommer normalt inte att tillämpas. Detta beror på att konventionsbunden lagstiftning går före konventionens regler enligt artikel 21 Romkonventionen.[62] I princip all transporträtt är konventions-

[61] Ramberg i Hellner & Ramberg s. 295-296.

[62] Siig s. 36 ff.

bunden.[63] Den konventionsbundna lagstiftningen är till stora delar tvingande. Avtal om lagval kan därför göras gällande endast i mycket liten omfattning.

Reglerna i 13 kap. sjölagen om styckegodsbefraktning är i stora delar tvingande. Särskilt gäller detta när konossement utfärdats för transporten. Reglerna i kapitlet går tillbaka på Haag-Visbyreglerna och därför kommer inte Romkonventionen till användning på sådana transporter.[64] Den tvingande karaktären av reglerna framgår av 13 kap. 4 § (254) sjölagen. Reglerna i 13 kap. sjölagen skall enligt 13 kap. 2 § (252) samma lag användas vid inrikes fart, nordisk fart, avtalad lastningshamn ligger i stat som är ansluten till Haag-Visbyreglerna, avtalad eller faktisk lossningshamn ligger i Norden, transportdokument utfärdats i stat som är ansluten till Haag-Visbyreglerna, Paramountklausul som utpekar Haag-Visbyreglerna eller lag som grundas på dessa regler.

För befraktning enligt 14 kap. sjölagen, dvs. rese- och tidsbefraktning gäller inte några tvingande regler för det fall inte konossement utställts under certepartiet. Reglerna i kapitlet är tillämpliga, om inte annat avtalats, vid nationell och internordisk befraktning. Vid andra transporter skall sjölagen tillämpas om svensk internationell privaträtt pekar ut svensk rätt. Här kommer således Romkonventionen in i bilden. De flesta certepartier innehåller jurisdiktionsklausuler varför lagreglerna kan förbigås.

Beträffande *övriga transportslag* gäller liknande reglering som vid sjötransporter. Enligt dessa regler skall bestämmelserna för transportslaget i aktuell lag respektive konvention tillämpas på transporter av gods inom som faller inom det aktuella regelverkets tillämpningsområde. Detta gäller oavsett om transporterna är nationella eller internationella.[65] För varje transportsätt skall alltså konventionen eller den därpå utformade lagen tillämpas. Eftersom reglerna i huvudsak är tvingande saknas utrymme att avvika från dem.

Emellertid utgår inte argumenteringen kring lagvalsfrågan från den normala anknytningspunkten såsom hemvist eller liknande. I stället blir jurisdiktionen avgörande. För tillämpning av reglerna är det tillräckligt att talan kan väckas vid svensk domstol. Om förhållandena är sådana skall svensk domstol tillämpa bestämmelserna i lag eller konvention i den mån tvisten faller under dess tillämpningsområde.

Genom att stoppningsrätten griper in i de olika avtalen får även systematiken effekt på vilka regler som kommer att tillämpas i det enskilda

---

[63] Se kapitel 10.

[64] För de konventionsstyrda transporterna gäller artikel 21 Romkonventionen och för övriga transporter gäller enligt ett protokoll fogat till konventionen regleringen i 13 och 14 kap. sjölagen.

[65] Se t.ex. Lødrup s. 34 ff., jfr 259 ff.

fallet. Det går således inte att bortse från lagvalsfrågor när man har med konventionsbunden lagstiftning i transportförhållande att göra.[66]

6.3.3 Lagval vid sakrättsliga anspråk

Beträffande lagval för sakrättsliga anspråk tycks en allmänt accepterad utgångspunkt vara att rätten i det land där godset befinner sig skall tillämpas.[67] Denna regel brukar uttryckas så att sakrättsliga frågor skall bedömas enligt *lex rei sitae*. Regeln innebär närmare bestämt att en sakrättslig förändring skall prövas enligt lagen i det land där saken befann sig när den handling vidtogs, vars sakrättsliga verkningar skall bedömas. Vidare skall sakrättens innebörd avgöras utifrån sakens rumsliga läge vid varje tidpunkt.

Praxis avseende lagvalsfrågor beträffande äganderättsförbehåll visar att man vid avgörande av lagvalet måste skilja mellan en sakrätts *tillblivelse* och huruvida den tilläggs *verkan* i ett annat land.[68] Detta måste som jag uppfattar det också beaktas för stoppningsrättens del. Beträffande äganderättsförbehåll finns några nordiska avgöranden att tillgå.[69] Jag menar att viss ledning kan hämtas från dessa fall.

Den principiella utgångspunkten i svensk internationell privaträtt är att en sakrätt som är giltig enligt lagen i det land där godset befann sig när rätten i fråga uppkom skall tillerkännas giltighet också här i landet.[70]

> Fallet med ett *Tyskt äganderättsförbehåll* NJA 1978 s. 593 gällde en försäljning av ett parti mattor som såldes enligt ett avtal i Hamburg där också mattorna fanns vid ingående av avtalet. Enligt köpevillkoren skulle mattorna förbli i säljarens ägo till dess betalning skedde. Betalning skulle betalas i tre rater varav den första vid köpet. För de båda övriga utställdes växlar. Varorna ankom till köparen i Stockholm. Därefter gick denne i konkurs på grund av betalningssvårigheter. Säljaren hävdade att äganderättsförbehållet ingåtts i Hamburg när varorna befann sig där. Enligt tysk rätt var, till skillnad från svensk rätt, ett sådant förbehåll giltigt trots att varorna avsågs att vidareförsäljas. Han skulle

---

[66] Se även Siig i Marlus 247 s. 29 ff.

[67] Bogdan s. 276, Philip s. 394, Arnt Nielsen s. 615, Gaarders innføring s. 285 Cordes & Senseng s. 338, Konow s. 634 och Persson s. 670 f.

[68] Detta är också fallet i dansk rätt. Detta illustreras på ett upplysande sätt i *Engelskt äganderättsförbehåll* UfR 1984 s. 8 (DH) där ett äganderättsförbehålls giltighet skulle bedömas enligt engelsk rätt medan verkningarna av förbehållet skulle bedömas enligt dansk rätt.

[69] Se förutom *Tysk säkerhetsöverlåtelse* NJA 1984 s. 693 också *Tyskt äganderättsförbehåll* NJA 1978 s. 593 och *Krupps äganderättsförbehåll* NJA 1932 s. 292 vilket dock inte uttryckligen behandlar lagvalsfrågan. *Äganderättsförbehållet* HD 1971 II 102. I Danmark finns åtskilliga fall, t.ex. *Koehrings ejendomsforbehold* UfR 1977 s. 507 (DH), *Bürkles ejendomsforbehold* UfR 1983 s. 311 (DH), *Engelskt äganderättsförbehåll* UfR 1984 s. 8 (DH) och *Lasbilsdelarna* UfR 1992 s. 373.

[70] *Tysk säkerhetsöverlåtelse* NJA 1984 s. 693 särskilt s. 699.

därför ha separationsrätt i köparens konkurs. *Högsta domstolen* fann att i fall där varorna sålts för export till Sverige, frågan huruvida förbehållet äger verkan mot köparens borgenärer skulle bedömas enligt svensk lag.[71]

Det kan konstateras att fallet *Tyskt äganderättsförbehåll* NJA 1978 s. 593 är förenligt med *lex rei sitae*-regeln i svensk rätt när det gäller verkan av det gjorda äganderättsförbehållet.[72] Övrig nordisk rätt följer i stort samma principer.

I *dansk* rätt synes det tidigare ha förelegat viss osäkerhet med hänsyn till oförenliga domar.[73] Philip[74] synes mena att *lex concursus* skulle vara avgörande men såvitt jag kan förstå får denna lagvalsregel endast betydelse vid konkurs. Sakrättsliga konflikter kan uppstå även utan konkurs. Arnt Nielsen[75] menar att *lex cause*, dvs. lagen i det land som i övrigt skall användas på avtalet, skulle vara avgörande i högre grad i de fall konkurs inte föreligger. Genom fallen *Engelskt äganderättsförbehåll* UfR 1984 s. 8 (DH) och *Lastbilsdelarna* UfR 1992 s. 373 (VL) verkar nu *lex rei sitae* regeln gälla i Danmark beträffande äganderättsförbehållen. Influenser från *lex concursus* spelar en viss roll i det första av dessa fall. Oavsett vilken av dessa principer som åberopas använder danska domstolar dansk rätt för att avgöra förbehållets verkan i Danmark. I *finländsk* rätt finns rättsfall som innebär att *lex rei sitae* regeln accepterats.[76] I *norsk rätt* anses samma regel vara godtagen.[77] Äganderättsförbehållets giltighet stiftas enligt *lex contractus* vilket skulle vara säljarens land medan däremot äganderättsförbehållets verkan bedöms i form av rättsskydd enligt *lex rei sitae*.

6.3.4 Stoppningsrätt och lagval

Det har också beträffande stoppningsrätten föreslagits att *lex rei sitae*-regeln skall komma till användning. Grunden för denna inställning är att man ansett att det är fråga om en säkerhetsrätt.[78] Emellertid är den praxis som utbildats inom området för sakrätt och särskilt äganderättsförbehållen – även om stora likheter finns – inte direkt överförbar till stoppningsfallen. De faktiska situationerna skiljer sig på en del punkter. En första sådan är att stoppningsrätten inte är en säkerhetsrätt i samma mening som ägande-

---

[71] En speciell situation uppkom i *Gothia Pulp & Paper* ND 1989 s. 71 (DH) där liggetid överskreds vid omlastning i Bilbao, Spanien, varför rederiet gjorde gällande krav på överliggetid och utövade säkerhetsrätt för kravet i godset. Denna fråga skulle avgöras efter spansk rätt eftersom kravet hade framställts när godset befann sig i Spanien.

[72] Persson s. 677.

[73] Se de danska rättsfallen i not 69 samt redogörelsen för praxis i Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 568 ff.

[74] Philip s. 399.

[75] Arnt Nielsen s. 620 i not 25.

[76] *Äganderättsförbehållet* HD 1971 II:102 och *Kontantköpet* HD 1997:39.

[77] Cordes & Senseng s. 346, Konow s. 134 ff. och Gaarders innføring s. 287.

[78] Arnt Nielsen s. 619 f., Philip s. 399, Cordes & Senseng s. 346 och Gaarders innføring s. 287.

rättsförbehållen.[79] En andra är att stoppningsrätten inte stiftas genom avtal utan genom utövande av själva rätten.

(i) Stoppningsrätten stiftas genom dess utövande

Stoppningsrätten är till skillnad från äganderättsförbehållet inte stiftad redan i och med köpeavtalet. I stället för avtal måste stoppningsrätten utövas för att den skall bli verksam i förhållande till motparten och därmed tredje man. Stiftandet av stoppningsrätten sker alltså inte i säljarens land utan alltid i det land där egendomen befinner sig.

Trots detta är det även beträffande stoppningsrätten av vikt att skilja mellan dess tillblivelse och verkan. Detta är dock inte nog för att kunna betrakta stoppningsrätten ur ett internationellt privaträttsligt perspektiv. Utöver tillblivelse och verkan måste man ta hänsyn till att stoppningsrätten när den utövas får olika betydelse för olika subjekt. Rör stoppningsrätten endast säljarens rätt mot köparen är det strängt taget fråga om en obligationsrättslig fråga. Frågan är då hur detta påstående kan förenas med påståendet att *lex rei sitae* skall användas även vid bedömningen huruvida stoppningsrätten stiftats som en begränsad sakrätt.

(ii) Lex contractus vid utövandet och mellan parterna

Sedan stoppningsrätten utövats är det inte vanligt att det stoppade varorna förflyttas. Under sådana förhållanden medför *lex rei sitae*-reglerna att stoppningsrättens tillblivelse, fortbestånd, verkan och upphörande kommer att regleras av samma lands lag. Detta förefaller vara en god ordning, men den medför vissa olikheter som säljaren kan utnyttja till sin fördel.

> *Exempel:* En säljare har hemvist i landet Å och säljer en vara till en köpare i landet Z. Enligt landet Å:s lag finns ingen stoppningsrätt till skillnad från landet Z där det föreskrivs en stoppningsrätt. Om nu *lex rei sitae*-regeln tillämpas när godset befinner sig i Å uppkommer ingen stoppningsrätt för säljaren ens gentemot köparen. Om säljaren väntar med sin stoppningsförklaring till dess varorna befinner sig i landet Z medför *lex rei sitae*-regeln att detta lands rätt skall tillämpas både för att avgöra stoppningsrättens tillkomst och verkan. Genom att vänta med stoppningsförklaringen till dess varorna kommit till Z medför *lex rei sitae*-reglerna att säljaren kommer i en bättre ställning.

> *Exempel:* Om jag utgår från omständigheterna i exemplet ovan och lägger till att kontraktsstatutet är lagen i land Å blir förhållandena också mindre lämpliga eftersom det inte är där stoppningsrätten utövas. Säljaren har enligt kontraktet ingen stoppningsrätt, men när varorna kommer till landet Z blir denne berättigad att enligt *lex rei sitae* stoppa gentemot köparen. Detta förhållande ställer säljaren i bättre situation än han eller hon ursprungligen befann sig i.

---

[79] Se vidare kapitel 15.

Genom att vänta med stoppningsförklaringen till dess godset befinner sig i ett land där stoppningsrätten är erkänd kan säljaren uppnå en bättre situation än vad han eller hon skulle ha i ett land där stoppningsrätten var okänd. Ett sätt att komma till rätta med detta problem är att hävda att det måste finnas stöd för stoppningsrätten i *lex causae*.[80] Om det med detta menas den faktiska *lex rei sitae* lagen blir påståendet förvirrande. Om man däremot med *lex causae* menar att det är avtalsstatutet, dvs. *lex contractus*, som är avgörande medför det vissa vinster. Emellertid kan detta gälla endast beträffande stoppningsrättens tillblivelse eftersom *lex contractus* inte bör avgöra enligt vilket lands lag den sakrättsliga verkan av stoppningsrätten har.

De nu anförda synpunkterna bör kunna förenas så att man undviker att laborera med avtalets *lex causae* som en kontrollnorm till *lex rei sitae*-regeln för stoppningsrätten. Detta kan ske om *lex contractus* och *lex rei sitae*-reglerna samverkar vid stoppningsrätt. Lagvalet mellan parterna skall då styras av *lex contractus* eftersom ingen annat lagval är aktuellt mellan parterna. Sedan är frågan om det är lämpligt att också låta denna regel ligga till grund för att avgöra huruvida stoppningsrätt över huvud taget finns vid en tredjemanskonflikt. Skulle man acceptera en sådan regel innebär den att säljaren har rätt att åberopa stoppningsrätten gentemot en tredje man endast om han eller hon har sådan rätt enligt lagen i det land som reglerar det köprättsliga avtalet. Jag kan inte se något hinder mot en sådan tillämpning av regeln.

> *Exempel:* Säljaren har som i exemplen ovan hemvist i landet Å och köparen i landet Z. Enligt lagen i landet Å finns ingen stoppningsrätt till skillnad från landet Z där det föreskrivs en stoppningsrätt. Förutsätt att *lex contractus* tillämpas på frågan huruvida stoppningsrätt har uppkommit. Om det är lagen i Å som är avtalsstatut föreligger ingen stoppningsrätt. Vid användning av lagen landet Z som avtalsstatut föreligger stoppningsrätt. Säljaren kan här inte disponera över stoppningsrätten allt efter var godset befinner sig. Däremot har parterna möjlighet att avtala om tillämplig lag på avtalet.

Genom att parterna kan avtala om vilket lands lag som skall tillämpas kan de gemensamt avgöra vad som skall gälla även beträffande stoppningsrätt. Detta är det normala inom kontraktsrätten och parternas avtal om lagval får verkningar, i vart fall indirekta, också mot tredje man. En regel som innebär att *lex contractus* skall användas för att bedöma stoppningsrättens uppkomst är därför att föredra framför regeln om *lex rei sitae*. Reglerna om *lex contractus* bör över huvud taget gälla för fall där det endast är fråga om att bedöma verkningarna mellan parterna i köpförhållandet.[81] Som strax

---

[80] Arnt Nielsen s. 619 f.

[81] Se Benjamin para. 25-154.

skall visas är det dock inte nödvändigtvis den principen som avgör vilken sakrättslig verkan stoppningsrätten skall få.[82]

(iii) Stoppningsrättens verkningar skall bedömas efter lagen i landet där egendomen befinner sig

Verkningarna av stoppningsrätten, dvs. huruvida stoppningsrätten kan åberopas mot tredje man, ställer inte till särskilt stora problem. Här utgår man från den för sakrätterna allmänt gällande *lex rei sitae*-regeln.

Frågan har uttryckligen varit upp i ett nordiskt fall. I det svenska *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) fann Högsta domstolen att svensk rätt skulle tillämpas beträffande verkningarna av stoppningsrätten som utövades när godset var i Sverige.

> Fallet *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) som jag återkommer till på flera ställen behandlade bl.a. lagvalsfrågan vid stoppningsrätt.[83] I här aktuellt avseende kan erinras att varor såldes till en svensk köpare "u franco Odense" Danmark. När varorna kommit till Sverige och låg på hemtagningsspeditörens varulager i Borås gjorde säljaren gällande stoppningsrätt enligt 39 § och återkravsrätt enligt 41 § den skandinaviska köplagen. *Högsta domstolen* anförde att processen rörde en tvist som skulle få verkningar för köparens borgenärer. Lagvalslagen kunde därför inte tillämpas på tvisten. Domstolen konkluderade sedan att den åberopade stoppningsrätten gjordes gällande mot svenska rättssubjekt och avsåg varor som hade transporterats till Sverige. Under sådana omständigheter skulle svensk rätt tillämpas. Domstolen hänvisade också i detta sammanhang till det ovan redovisade fallet *Tyskt äganderättsförbehåll* NJA 1978 s. 693.

Högsta domstolen motivering kan tyckas göra det tveksamt om det verkligen är *lex rei sitae*-regeln som tillämpats. Åberopandet av att talan riktats mot svenska subjekt är egentligen varken en nödvändig eller tillräcklig omständighet. Däremot är det både en nödvändig och en tillräcklig omständighet att godset befinner sig här i landet. Hänvisningen till det tidigare fallet *Tyskt äganderättsförbehåll* NJA 1978 s. 593 får också antas innebära att det är *lex rei sitae*-regeln som tillämpats. Det kan tilläggas att det inte finns någon annan lagvalsregel där de av Högsta domstolen åberopade omständigheterna passar in. Den omständligheten att talan riktades bl.a. mot ett konkursbo åberopades inte varför det saknas anledning att överväga om *lex concursus* tillämpats.

(iv) Res in transitu

En särskild situation som rör själva transportstadiet måste behandlas i detta sammanhang. Enligt allmänna regler inom den internationella pri-

---

[82] I *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) tillämpade Högsta domstolen inte lagvalsnormen för köpeavtal eftersom den hade att bedöma verkningar av stoppningsrätten för tredje man. Se vidare nästa avsnitt.

[83] Se om sakförhållandena i fallet särskilt avsnitt 12.2.2.

vaträtten sägs *lex rei sitae*-regeln inte vara tillämplig på varor som befinner sig på genomfart i ett land, s.k. *res in transitu.* Saknar detta land i övrigt sakrättslig anknytning skall inte det landets lag tillämpas t.ex. vid en pantsättning. I stället rekommenderas avsändnings- eller destinationslandets lag.[84] Som en allmän utgångspunkt brukar man ange avsändningsortens lag för det fall upplåtelse eller överlåtelse sker under transporten.[85] Emellertid ifrågasätter jag om lagvalsreglerna skall tillämpas på detta sätt också beträffande stoppningsfallen.

Stoppningsrätten kan aktualiseras under hela vägen fram till dess varorna lämnas ut till köparen. Jag kan utan problem godta att det lands lag där godset befinner sig i genomfart när stoppningen görs gällande inte skall tillämpas. En motsatt ståndpunkt skulle kunna leda till mycket förvirrande situationer. *Lex rei sitae* bör således inte tillämpas vid *res in transitu.*

Däremot vänder jag mig mot att det är avsändningslandets lag som skall tillämpas om en förklaring om stoppning görs under tiden godset befinner sig under transport. Den verkan som eftersöks av säljaren när han eller hon stoppar godset är ju att få separationsrätt i det land som varorna är destinerade till! Att då tillämpa avsändningsortens lag endast för att stoppningsförklaringen avges innan transporten nått destinationslandet förefaller vara en mindre lämplig regel. För att passa in stoppningsrätten på ett smidigt sätt i det rättssystem där den är avsedd att få verkan menar jag att destinationslandets lag skall gälla redan från det att transporten påbörjas.[86] Som ett intressant exempel vilket ger visst stöd för den anförda åsikten kan nämnas *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH).

> Fallet *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH) rörde en importaffär till Danmark från Tyskland. När godset befann sig i ett frilager i Danmark gjorde den tyske säljaren stoppningsrätten gällande. Højesteret tillämpade, utan närmare motivering, dansk lag.

Domskälen i detta fall är så knappa att de inte ger någon närmare vägledning. Att varorna befann sig i frilagret, dvs. transporten var inte fullbordad, kunde möjligtvis ha motiverat att avsändningslandets lag skulle tillämpas, men detta skedde inte. En tolkning kan också vara att frilagret ansågs vara danskt territorium vilket fick till följd att dansk rätt tillämpades.

När det gäller förhållandet till transportören vid utövandet av stoppningsrätten måste också beaktas den transporträttsliga lagstiftning som kommer till användning. Som vi sett är det ofta beroende på var någonstans jurisdiktion uppnås mot transportören. Verkan av stoppningsrätten mot transportören kommer till stor del att avgöras av detta.

---

[84] Bogdan s. 282.

[85] Philip s. 400, Nial s. 88 f. Jfr dock Arnt Nielsen s. 619.

[86] Arnt Nielsen s. 619 tycks generellt vara av samma mening åtminstone vad gäller äganderätt.

(v) Lagvalet vid köp mot transportdokument

I internationell handel sker försäljningar ofta genom överlåtelse av det för varorna utställda dokumentet. Verkningarna i sakrättsligt avseende av att sådana dokument utställs får enligt vad som uttalats i viss doktrin bedömas efter lagen i det land som gäller som *lex rei sitae* för det gods som dokumenten utställts för.[87] Ett visst stöd för detta finns i 13 kap. 57 § (307) sjölagen.

Det förefaller enligt min mening naturligt att tillämpa *lex rei sitae* för de varor som dokumenten utställts för eftersom det egentligen är varorna som är det intressanta. Det är den sakrättsliga verkan i förhållande till dessa som skall bedömas. Att också reglerna för tillämplig lag för dokumentet kan spela roll säger sig självt. Sakrättsliga regler för t.ex. konossement är viktiga eftersom det är dokumentet som avgör om mottagaren har någon egentlig rätt.

(vi) Ändrade faktiska förhållanden

Ändrade faktiska förhållanden kan påverka stoppningsrätten. Det kan under godstransport tänkas uppstå situationer där förutsättningarna för stoppningsrätten inte förelåg när godset befann sig i avsändningslandet eller när transporten påbörjades. Detta är naturligtvis irrelevant för institutets sakrättsliga verkan. Det relevanta är om förutsättningarna, enligt det lands lag som skall tillämpas, förelåg vid tidpunkten för stoppningsförklaringen.[88]

Ett besläktat problem är det där det enligt avsändningslandets (Å) lag inte på föreliggande fakta fanns tillgång till stoppningsrätt men detta är fallet enligt destinationslandets (Ä) lag. Skall det då uppstå en stoppningsrätt för säljaren enbart för att varorna transporteras till landet Ä? Frågan har inte slutligt besvarats i praxis. Om man kan tala om en generell regel i detta sammanhang skulle den närmast tala för att inte tillägga utövandet någon verkan i destinationslandet.[89]

Enligt min här hävdade uppfattning måste man skilja på stiftandet av stoppningsrätten som sker vid utövandet och verkningarna av stoppningsrätten. Frågan om avsändningslandets eller destinationslandet lag blir då inte avgörande. Det viktiga är om säljaren enligt den lag som reglerar köpeavtalet har rätt att stoppa godset. Har säljaren sådan rätt bedöms verkan efter det lands lag där stoppningsrätten skall göras gällande.

Avslutningsvis måste framhållas att *nya* omständigheter kan bli aktuella under transporten. Skulle sådana omständigheter visa sig när godset finns i

---

[87] Nial s. 89 och Almén tillägg till 39-41 §§.

[88] Philip s. 397.

[89] Karlgren, Internationell privat- och processrätt s. 89. Han ifrågasätter dock denna regels generella giltighet.

landet Ä, och det enligt samma lands lag skulle medföra att förutsättningar stoppningsrätt föreligger där men inte i landet Å, ser jag inget hinder mot att tillerkänna säljarens stoppningsrätt för det fall lagen i Ä reglerar köpförhållandet.[90]

6.3.5 Lagvalet i den fortsatta framställningen

Efter dessa utflykter i andra rättssystem och betydelsen av dessa för stoppningsinstitutet, kan konstateras att stoppningsrätten i en praktisk situation sällan kan bedömas till fullo endast utifrån ett enda rättssystem.

> *Exempel:* En säljare i Sverige och en köpare i USA ingår ett köpeavtal där konventionen om internationella köp av lösa saker skall reglera köpförhållandet. De sålda varorna skall transporteras till USA. Säljaren ger under transporten fraktföraren en anvisning om att stoppa godset enligt artikel 71 CISG eftersom köparen är insolvent. Fraktföraren vägrar följa anvisningen eftersom säljaren inte har den transporträttsliga förfoganderätten. Säljaren begär ett interimistiskt föreläggande om att godset inte skall lämnas ut till köparen. Detta sker i svensk domstol. Eftersom det är fråga om en verkan mot fraktföraren skall lex rei sitae-regeln komma till användning. Godset är destinerat till USA varför det är amerikansk rätt som reglerar stoppningsrättens verkningar. Reglerna i UCC om att säljaren inte kan stoppa godset skulle supplera konventionen om internationella köp av lösa saker i detta avseende eftersom konventionen inte reglerar hur fraktföraren skall agera i dessa situationer. Säljaren skulle inte få medhåll till sitt stoppningsyrkande eftersom en säljare inte kan använda stoppningsrätten om denne inte också har transporträttslig förfoganderätt. Skulle svensk rätt vara tillämplig på avtalet är säljaren däremot bevarad sin rätt att stoppa godset, se 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen.

Trots att det är svårt att få en helhetsbild av de praktiska problem som stoppningsrätten erbjuder har jag i den fortsatta framställningen begränsat mig till att i första hand undersöka svensk och annan nordisk rätt. Andra länders rätt behandlas utövar vad som framgår ovan endast som exempel på lösningar eller argument för en viss lösning i svensk rätt.

---

[90] Karlgren, Internationell privat- och processrätt s. 89.

DEL III
STOPPNINGSRÄTT MELLAN PARTERNA MED BEAKTANDE AV BORGENÄRSINTRESSEN

Sammanfattning

Säljaren kan i de allra flesta fall säkra sig mot vederlagsförluster genom betalningsvillkoren. Endast när kredit beviljats utsätter sig säljaren för risk för förlust. Det är i sådana situationer stoppningsinstitutet framstår som ett självständigt institut till skydd för säljaren. Det praktiska området för reglerna om stoppningsrätt förefaller emellertid vara ytterst begränsat mot bakgrund av att andra former av skydd finns att tillgå.

Förutsättningarna för att stoppningsrätt skall kunna utövas mellan säljare och köpare är att det efter köpet visar sig att parts handlingssätt eller ekonomiska förhållanden är sådana, att det finns starka skäl att anta att parten inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser. Har varan redan sänts iväg får säljaren hindra att den lämnas ut till köparen.

Det är inte enbart ekonomiska omständigheter som kan leda till stoppningsrätt. Normalt bottnar dock de svårigheter som kan läggas till grund för att stoppa varan, såsom bristande förberedelse, i ekonomiskt trångmål. För att begränsa kretsen av de omständigheter som kan medföra stoppningsrätt har man infört ett krav på att de måste ge starka skäl för att anta att motpartens möjlighet att prestera försvåras.

Frågan hur länge stoppningsrätten kan utövas är den som under all tid föranlett de mest intressanta och komplicerade frågeställningarna. Utgångspunkten är att stoppningsrätten kan utövas ända till dess varan lämnas ut till köparen. Har varan inte avlämnats är det klart att stoppningsrätten inte kan ha upphört. Om avlämnandet inte sker genom att varan överlämnas eller tas om hand av köparen, t.ex. för att den skall transporteras, kan stoppningsrätten utövas ända till dess varan lämnas ut till köparen. Hur denna slutpunkt närmare skall bestämmas har varit föremål för flera avgöranden i praxis.

Avsikten vid reglernas tillkomst var att stoppningsrätten skulle upphöra vid den senast möjliga tidpunkten. Detta har medfört att det uppställts ett krav om att köparen måste vidta åtgärder för att stoppningsrätten skall upphöra; det är inte nog att varan är klar för avhämtning, vare sig hos säljaren eller i det fria. Befinner sig godset hos en tredje man måste denna kunna identifieras med köparen, t.ex. genom att tredje man uppträder på köparens vägnar. Det uppställda kravet har lett till att reglerna givits en mycket otydlig utformning och det är svårt att överblicka vilka konsekvenser olika situationer för med sig.

De krav som uppställts för att säljarens stoppningsrätt skall bortfalla leder osökt tankarna till det traditionskrav som finns inom den allmänna sakrätten. Förhållandet mellan säljarens stoppningsrätt och köparens borgenärsskydd måste därför undersökas. Kan stoppningsrätten inte utövas när köparen uppnått skydd mot säljarens borgenärer? Traditionskravet innebär att köparen uppnår sakrättsligt skydd redan när säljaren är avskuren från möjligheten att förfoga över varan. Stoppningsrätten kan då ses som en sådan möjlighet att förfoga vilken innebär att köparens skydd inte uppkommer förrän säljarens möjlighet att utöva stoppningsrätt upphör. Så är dock inte är fallet utan säljarens stoppningsrätt och köparens borgenärsskydd överlappar varandra.

Det sakrättsliga skyddet kan uppkomma på ett tidigare stadium än vid tradition av varan, t.ex. genom att reglerna i lösöreskköpslagen iakttas, genom märkning av virke eller genom denuntiation till tredje man som innehar godset. Det uppkommer en motsättning mellan stoppningsrätten och sakrättsskyddet. Motsättningen innebär att säljaren kan utöva stoppningsrätt trots att köparen uppnått borgenärsskydd. Motsättning är inte unik inom sakrätten. Genom ett funktionellt synsätt där varje situation bedöms efter sina särskilda omständigheter kan man undvika motsättningen.

Det funktionella synsättet på sakrättsliga konflikter löser dock inte den konflikt som uppstår mellan säljarens stoppningsrätt och köparens borgenärsskydd när både säljaren och köparen går i konkurs. Här krävs i stället en värdering av vilken rätt som skall gå före den andra. Även om skyddet för en omsättning har ett starkt skydd i det moderna samhället är detta skydd inte sådant att det i varje tvist skall lämnas företräde. Av stoppningsrätten följer att en tidigare ägare skyddas för det fall dennes position också underbyggs av innehav av varan.

Den motivering som lämnas till stoppningsrättens företräde är inte särskilt övertygande. Den återspeglar inte det praktiska behov som föreligger. Snarare tycks den gå tillbaka på en juridisk teknisk argumentering kring skyddet för besittning av egendom.

7 Det köprättsliga avstampet

7.1 Betalningsvillkor och behovet av stoppningsrätt

Betalningsvillkoren har en väsentlig betydelse för frågan om stoppningsrättens praktiska användningsområde. Såsom lagens modell är uppbyggd med samtidighetsprincipen i centrum kan man undra var stoppningsrätten kommer in. Avlöper allt enligt modellen uppstår inget behov av att stoppa varan.

Lagen är emellertid dispositiv och avtalas i många fall bort. Detta sker bl.a. genom internationella handelstermer (INCOTERMS). Även om dessa handelsklausuler kan sägas innebära en balans mellan parterna utgör de en i vissa fall (F-gruppen och C-gruppen) mera säljarvänlig variant än lagens modell. I andra fall kan termerna uppfattas som mera köparvänlig än lagens lösning (särskilt D-gruppen). Den säljarvänliga varianten kommer sig av att termerna föreskriver att köparen åläggs att betala vid en långt tidigare tidpunkt än då varorna ställs till köparens förfogande på bestämmelseorten, t.ex. i utbyte mot transportdokument som representerar varan. Det är inte heller ovanligt att man, oavsett leveransvillkoren, levererar varan eller överlämnar dokument som ger köparen kontroll över varan tidigare än betalning erläggs.

Säljarens vederlagsintresse, dvs. betalningen, och risken för att den uteblir kan säkras redan genom betalningsvillkoren. Detta innebär att behovet av stoppningsrätt för säljaren faller bort eftersom risken eliminerats. De former av betalningsklausuler som förekommer i praktiken är oerhört mångfacetterade. Här skall endast vissa vanligare klausuler nämnas. Dessa är förskottsbetalning, remburs förfarande, COD, CAD, accept mot dokument samt kreditvillkor. Dessa klausuler innebär en varierande grad av säkerhet för säljaren.

7.1.1 Förskottsbetalning

Om säljaren har en bra förhandlingssituation eller om köparen ändå litar på säljaren, kan säljaren utverka att betalning erläggs i förskott. Detta är det bästa sättet för säljaren att säkra sin vederlagsrisk. Emellertid är det ytterst sällan som detta förekommer i varuhandel.

Om säljaren uppnår förskottsbetalning tas hans eller hennes risk bort och stoppningsrätten varken kan eller behöver utnyttjas.

7.1.2 Remboursförfarande

Remboursförfarande[1] är mycket vanligt i internationell handel. Köpeavtalet föreskriver att köparen skall öppna en remburs. Detta innebär att transportdokumenten, sådana att de ger transporträttslig dispositionsrätt över godset, skall inlösas via en bank. Strikt betraktat är det alltså fråga om handel med dokument som representerar varor; inte handel med varor.

Köparen ingår ett avtal med den öppnande banken om att denna skall göra ett betalningsåtagande till förmån för en berättigad person, normalt säljaren. Den öppnande banken tar kontakt med en bank på säljarens ort som skall avisera säljaren samt, vanligtvis, verkställa betalning. Den aviserande banken granskar dokumenten och, när dessa befunnits vara i ordning, betalar den säljaren. Därefter skickas dokumenten vidare till den öppnande banken som betalar den aviserande banken och begär betalning av köparen. Rembursen kan i förhållandet mellan köpare och öppnande bank antingen vara kontant eller förenad med kredit. Kreditupplägget kan ske på olika sätt men i de flesta fall påverkar det inte säljaren.

Som framgår är säljarens vederlagsrisk när remburs används ytterst liten. Stoppningsrätten kommer därför sällan till användning i situationer där remboursförfarande används. Vederlagsrisken är däremot påtaglig för köparen men stoppningsrätt kan sällan göras gällande av denne.

7.1.3 Dokumentinkasso, efterkrav respektive accept

Rembursen lägger ett stort ansvar på köparen att ordna med betalning. Andra betalningsformer lägger större ansvar på säljaren. Flera olika sådana förekommer, t.ex. dokumentinkasso (cash against document CAD), efterkrav (cash on delivery COD)[2] och accept mot dokument.

Dokumentinkasso innebär att säljaren instruerar en bank om att inte lämna ut dokumenten innan köparen erlägger betalning.

---

[1] Gorton, Remboursrätt och Ramberg & Persson beskriver förfarandet ingående.

[2] Dessa villkor behandlas hos Stenov, CAD och COD.

Vid efterkrav är det säljarens order till fraktföraren som står i centrum. Fraktföraren får instruktioner av säljaren att inte lämna ut varan innan köparen har betalat för dem.

Dessa båda betalningsvillkor kan förenas med ett villkor som innebär att varorna eller dokumenten kan lämnas ut för det fall köparen accepterar en växel som är dragen på en bank. Detta innebär i själva verket att säljaren lämnar kredit till köparen. Säljaren kan för att finansiera sitt kreditmedgivande diskontera, överlåta, växeln till t.ex. en bank. Härigenom får säljaren betalning vid en tidigare tidpunkt än om han eller hon skulle avvakta förfallodagen för växeln.

Stoppningsrätten är sällan aktuell i förhållanden där betalningsvillkoren CAD[3] och COD används. Däremot är vederlagsrisken påtaglig när accept mot varor eller dokument används. Bland praxis kring stoppningsrätten finns en hög andel av sådana betalningsvillkor.

7.1.4 Köp på kredit

Köp på kredit innebär att parterna avviker från den utgångspunkt lagen tar i samtidighetsprincipen. Säljaren låter köparen avvakta med betalning till efter det att varan överlämnats till denne. Kreditköp är vanligt förekommande särskilt i nationell handel och mellan parter som litar på varandra. Ett vanligt sådant kreditvillkor är att säljaren fakturerar köparen för de varor som levererats med t.ex. villkoret 30 dagar. Köparen har då 30 dagars kredit. Det är lätt att se kreditköpet som förskottsbetalningens motsats. Vid kreditköp är det således säljarens vederlagsintresse som riskeras. Det är därför säljaren som måste säkra sitt vederlagsintresse på annat sätt än genom betalningsvillkoret. Här kan stoppningsrätten vara ett verksamt instrument.

7.1.5 Balans mellan säljare och köpare

Betalningsvillkoren avgör vem av parterna i ett köpeavtal som bär risken för att vederlagsintresset inte uppfylls. Det är således i första hand parterna själva som kan påverka hur de olika vederlagsriskerna är fördelade i köpförhållandet.

Vid förskottsbetalning är det köparen som har hela risken för uteblivet vederlag. Köparen har här ett stort intresse av att säkra sin prestation. Pre-

[3] Det norska fallet *Augusta* Rt. 1911 s. 1033 illustrerar det sagda på ett bra sätt där säljaren kunde förfoga över godset genom att samtidigt vara redare. Trots att köparen var innehavare av konossement kunde säljaren lossa ut till annan än konossementsinnehavaren på grund av att denne inte betalat mot dokumenten.

cis motsatt är förhållandet vid säljarfinansierat kreditköp där säljaren bär hela risken. Det är klart att stoppningsrätten endast kan komma till användning i det senare fallet eftersom köparen fullgjort sin huvudsakliga förpliktelse redan genom förskottsbetalningen.

Om man går vidare till fall där t.ex. banker blir engagerade som de egentliga finansiärerna kan risken i vissa fall övervältras till dessa. För förhållandet mellan säljare och köpare kan följande sägas beträffande remboursförfarandet. Bankerna i ett remboursförfarande uppträder på uppdrag av köparen. Rembursbanken instruerar, på uppdrag av köparen, den aviserande banken att agera på ett visst sätt och har således ett självständigt ansvar gentemot säljaren. Säljaren kan oavsett om det avtalats om en kontant- eller kreditremburs undgå den risk som ligger i att köparen inte kan infria sin del av avtalet.

Om en accepterad växel används vid remboursförfarandet är det säljaren som drar en växel på rembursbanken. När banken accepterar är den gäldenär i förhållande till säljaren varför denne undgår vederlagsrisken gentemot köparen. Risken för att banken inte kan eller vill infria sitt rembursåtagande vilar dock på säljaren. Slutligen kan säljaren inte heller undgå valutarisken vid kreditremburs.

Vid betalningsvillkor som innebär accept av växel utanför remboursförfarandet undgår säljaren inte helt risken för uteblivet vederlag. Genom att köparen accepterar växeln blir denne gäldenär i växelförhållandet. Säljaren kan diskontera växeln via en bank och får då betalning innan växeln förfaller. Risken lyfts dock inte helt från säljaren eftersom denne, jämte köparen, svarar mot banken som växelgäldenär. Det sagda framgår av 28 § växellagen (1932:130).

Dokumentinkasso och efterkrav ger både säljaren och köparen relativt god säkerhet för sina respektive vederlagsintressen. De särskilda problem som kan uppstå för säljaren är att han eller hon tvingas återtransportera eller ordna ersättningsförsäljning för det fall inte köparen löser dokumenten eller varorna.

Som vi sett finns det i varierande grad möjlighet för parterna att använda stoppningsrätten när det föreligger risk för uteblivet vederlag. Emellertid kan det också konstateras att det finns många andra möjligheter att avvärja en vederlagsrisk. Stoppningsrätten kan komma till användning först när inget av de andra sätten har uteslutit vederlagsrisken. Stoppningsrätten blir nämligen verksam bara om vederlaget riskerar att utebli.

7.2 Förutsättningar för stoppningsrätt

Även om de olika reglerna kring stoppningsrätten språkligt sett är utformade på något olika sätt kan man ändå finna gemensamma grundläggande

förutsättningar för att stoppningsrätten skall få utnyttjas. Till dessa kan hänföras olika moment. För att en part skall kunna använda sin stoppningsrätt måste till en början följande förutsättningar föreligga.

Det skall efter köpet visa sig, sådana omständigheter i parts
- handlingssätt eller
- ekonomiska förhållanden,
- att det finns starka skäl att anta
- att parten inte kommer att fullgöra en väsentlig del av sin prestation.

Föreligger dessa förutsättningar finns möjlighet att använda reglerna om stoppningsrätt, eller som lagtexten uttrycker det, ställa in fullgörelsen och hålla inne prestationen.

Stoppningsrätten kan upphöra om inte förutsättningarna är uppfyllda. Dessutom bortfaller eller upphör en parts möjlighet att utöva stoppningsrätt i vissa andra fall. Ett första sådant där stoppningsrätten upphör är följande.

- Stoppningsrätt kan inte utövas sedan motparten ställt godtagbar säkerhet för sin fullgörelse.

Den mot vilken stoppning utövas kan ersätta den säkerhet som den utövande parten kan ha genom att hålla inne sin prestation. Detta säkerställande av den egna prestationen upphäver således förutsättningarna för utövandet av stoppningsrätten på samma sätt som utlämnandet av varan.

Utlämnande av varan till köparen avskär säljarens möjlighet att stoppa varan. Såsom reglerna i 61 § köplagen och artikel 71 CISG utformats måste man skilja mellan stoppningsrättens slutpunkt beroende på situationen.

Enligt första styckena i nämnda bestämmelser har en part rätt att inställa fullgörelsen och hålla inne sin prestation. Detta innebär att avlämnandet av varan är den sista tidpunkt som första stycket kan tillämpas på.[4] Däremot kan säljaren enligt andra stycket nämnda bestämmelser hindra att varan lämnas ut till köparen. Det är det faktiska utlämnandet som åsyftas i bestämmelsen. Den är avsedd för fall där avlämnandet och

[4] Prestationsbegreppet är inte enhetligt men normalt anses säljarens prestation uppfylld genom avlämnandet som är den handling, varigenom säljaren fullgör vad enligt avtalet åligger denne för att köparen utan vidare åtgöranden från säljaren skall komma i besittning av godset. Se Almén § 10 vid not 10 ff. och vid not 22 ff. Se också Lagergren s. 84 ff., Hjerner s. 561 f., Hillgård s. 138 f., Winroth s. 40 och Karlgren, Prestation och fara avsnitt 2.

överlämnandet inte sammanfaller på grund av en transport. Följande situation kan således medföra att stoppningsrätten kommit till en slutpunkt.

- Stoppningsrätten upphör när varorna lämnas ut till köparen.

Stoppningsrätten kan även om förutsättningarna är uppfyllda inte utnyttjas helt fritt. Vissa föreskrift för utövningen har införts. Om de inte uppfylls innebär det dock inte att stoppning inte får utövas utan endast en skyldighet att ersätta den skada som uppkommit genom att föreskriften inte iakttagits. I lagen har följande föreskrift angivits.

- Den part som utövat stoppningsrätten måste genast lämna meddelande till motparten.

7.3 Vem som kan utöva stoppningsrätten

Vem kan utnyttja stoppningsrätten? Detta avgöras av vem som avses med beteckningen säljare respektive köpare. Frågan har inte bara betydelse för det köprättsliga förhållandet utan också senare när de transporträttsliga förfoganderättssystemet kommer in i bilden. Under transporten är det avsändare respektive mottagare som tillagts möjlighet att anvisa vissa förfoganden. Det är inte säkert att dessa personer också är säljare eller köpare utan dessa definieras på annat sätt.[5]

7.3.1 Varför stoppningsrätten har gjorts ömsesidig

Enligt ordalydelsen i den skandinaviska köplagen var det endast säljaren som hade rätt att åberopa reglerna om stoppningsrätt. Även om denna situation måste vara den i praktiken vanligaste kan man tänka sig fall där köparen behöver skydd när säljaren går i konkurs. Detta gäller särskilt med beställda varor som helt eller delvis skall betalas före leverans. Reglerna om stoppningsrätt synes enligt skandinavisk köprätt ha kunnat tillämpas analogt på situationer där köparen ville stoppa sin betalning när säljaren gått i konkurs redan innan köplagen trädde i kraft.[6]

---

[5] Se avsnitt 10.3.

[6] Winroth s. 223 ff., Almén Rubriken till § 39 vid not 5, Hellner i Festskrift till Rodhe s. 251 och Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 680. Cohn i ICLQ 1974 s. 522 gör ett uttalande att reglerna i den skandinaviska köplagen och uniforma köplagen motsvarar varandra i ömsesidigheten. Detta måste vara hämtat från annat ställe än lagens text.

Enligt artikel 73 ULIS gällde stoppningsrätten till förmån för både säljare och köpare.[7] Detta måste också vara den självklara utgångspunkten, i vart fall om man ser stoppningsrätten som en förlängning av samtidighetsprincipen. I den officiella kommentaren till konventionen angavs[8] att det framstod som lämpligt om det skydd reglerna innebär gavs åt båda parter. Denna motivering till att införa ömsesidigheten är inte särskilt upplysande. I stället kan man misstänka att det verkliga skälet går tillbaka på systematiska överväganden. Konventionen skulle ta upp säljarens och köparens rättigheter och skyldigheter inom hela avtalstypen. Det var därför naturligt att också stoppningsrätten framställdes som ömsesidig.

Konventionen om internationella köp av lösa saker har utarbetats för att vara en balanspunkt mellan de båda parterna i köpeavtalet. Detta symmetriförhållande är ett tydligt uttryckt mål för konventionen och gör det naturligt att också bestämmelsen om stoppningsrätt ges uttrycklig verkan åt båda håll. Detta mönster följdes i den svenska lagen.

I köprätten har den ömsesidiga regeln nu utformats som en suspensionsmöjlighet som ger båda parter möjlighet att ställa in sin prestation. Reglerna framgår av 61 § första stycket köplagen och artikel 71(1) CISG.

7.3.2 Den stoppningsberättigade

När det gäller att bestämma vem som är stoppningsberättigad, är den allmänna regeln att det endast är säljare respektive köpare som tillagts rätt att stoppa. I normalfallet uppkommer inga problem med att fastställa vem som är vem i ett sådant förhållande. Köpeavtalet utgör utgångspunkt och omständigheterna i varje enskilt fall är avgörande. Endast den som kan utpekas som säljare eller köpare har möjlighet att utnyttja stoppningsrätten. I det följande kommer dock endast förhållandena på säljarsidan att behandlas. Förhållandena på köparsidan är i stort sett motsvarande.

För att avgöra vem som är säljare bör man beakta att det är den som sakligt sett säljer varorna som skall anses vara innehavare av stoppningsrätten. Olika konstruktioner kan här tänkas.

Säljaren kan utöva stoppningsrätten genom ett befullmäktigat ombud.[9] Detta följer redan av allmänna avtalsrättsliga principer som här kommer in i bilden.[10] Enligt dessa kan handlandet ske direkt på grund av fullmakten

---

[7] Se artikel 90 utkastet 1935 (se Rabel II s. 390 f.), artikel 75 utkast 1939 (se Rabel II s. 409) artikel 84 utkastet 1956 (Records and Documents II s. 21) och artikel 84 utkastet 1963 (Records and Documents II s. 226).

[8] Kommentaren är utformad av professor Tunc. Se Records and Documents I s. 382.

[9] Huston s. 24 ff.

[10] Se Grönfors, Avtalslagen s. 110 ff.

eller genom ratihabition i efterhand. Ratihabitionen av fullmaktsgivaren måste då komma i sådan tid att stoppningsrätten inte har upphört.[11]

Vidare kan en handelsman (B) får en beställning av en köpare (C) på visst gods. Handelsmannen gör i sin tur ett inköp från andra (A) och sänder godset vidare till (C) med ett påslag på priset för egen vinst. I detta fall är det (B) som i förhållande till beställaren (C) är att betrakta som säljare. Att det förekommer ett inköp från (B:s) sida gör alltså inte att denne faller bort som "säljare".

Det skall emellertid uppmärksammas att det också föreligger ett köpeavtal mellan (A) och (B) vilket innebär att också (A) är att betrakta som säljare i förhållandet till (B) och har rätt att utöva stoppning för missförhållanden på dennes sida. I det normala återförsäljaravtalet är avtalsmönstret detsamma. Det föreligger två köpekontrakt: ett mellan tillverkaren (A) och återförsäljaren (B) och ett mellan återförsäljaren (B) och den slutliga kunden (C). Stoppningsrätt kan utövas av säljaren i de båda leden.

En vanlig form av försäljnings- eller inköpsorganisation är handelsagenten. Sådana avtal regleras enligt lagen (1991:351) om handelsagentur. För det fall (B) handlar genom en agent (A) i huvudmannens namn blir resultatet detsamma som om (B) handlat direkt med (C). Vid avtal genom agent uppstår ett direkt avtalsförhållande mellan säljaren (B) och köparen (C) oavsett om (A) endast förmedlat avtalet eller innehar fullmakt att ingå avtal.[12] Över huvud taget gäller att fullmaktsförhållanden inte påverkar stoppningsrätten eftersom rättshandlingen företas i huvudmannens namn och det uppstår ett direkt avtalsförhållande mellan säljare och köpare.

Kommissionsavtalet har ett annat avtalsmönster än agentavtalet. Som framgår av 4 § lagen (1914:45) om kommission handlar kommissionären för kommittentens räkning men i eget namn. Det uppstår således ett köpeavtal mellan kommissionären och tredje man. De sakrättsliga reglerna[13] är säregna och det föreligger asymmetri mellan olika avtalsförhållanden eftersom kommissionären kan göra vissa av kommittentens fordringar gällande mot tredje man men inte tvärt om.[14]

Vid försäljningskommission ingås köpeavtalet mellan kommissionären och köparen. Det är emellertid kommittenten som i första hand kan göra gällande missförhållanden på tredje mans sida enligt 57 och 58 §§ kommissionslagen. Kommittenten bör således kunna utöva stoppningsrätt mot köparen. Man kan fråga sig om även kommissionären skall anses ha ställning av säljare i stoppningssammanhang. Även om det i första hand är kommittenten som har att kräva köparen vid missförhållanden på dennes

---

[11] Grönfors, Avtalslagen s. 113 och Huston s. 24.

[12] Hellner i Hellner & Ramberg s. 390.

[13] Se allmänt SOU 1988:63.

[14] Hellner i Hellner & Ramberg s. 389.

sida har kommissionären en subsidiär rätt mot köparen att göra gällande fordringar mot tredje man. Detta framgår av 60 § kommissionslagen. Det finns mycket som talar för att kommissionären kan betraktas som säljare i stoppningssammanhang. Det är kommissionären som har bäst kännedom om förhållandena med tredje man eftersom det är denne som ingått avtalet med köparen. Har fullmakt lämnats till kommissionären tar reglerna kring fullmaktsläran över[15] och kommissionären utövar stoppningsrätten som ombud för kommittenten (säljaren).

I förhållandet mellan kommittent och kommissionär kan olika problem uppstå vid kommittentens insolvens. Kommissionären har som nämnts i avsnitt 3.12 för detta fall tillagts en egen stoppningsrätt enligt 37 § kommissionslagen.

[15] Grönfors, Avtalslagen s. 114.

8 Förutsättningar vilka medför stoppningsrätt

8.1 Inledning

För att en part skall ha rätt att utöva stoppningsrätten förutsätts att vissa omständigheter på motpartens sida är för handen. De omständigheter som utgör grund för stoppning kan vara av de mest skiftande slag. Historiskt sett har den vanligaste omständigheten varit ekonomiska svårigheter i någon form. Omständigheterna har efter hand utvidgats till att avse även andra situationer.

Numera gäller att en part kan utöva stoppning i de fall där det kan förutses att fullgörandet av motpartens avtalsenliga prestation riskeras på grund av en omständighet som försämrar motpartens möjlighet att prestera. De omständigheter som kan ligga till grund för utövande av stoppningsrätten kan i princip vara vilka som helst. Den begränsning som finns framgår av att omständigheten måste ge grund för ett antagande om att motpartens möjlighet att prestera försvåras.

Det kan uppmärksammas att hävningspåföljden vid anteciperat avtalsbrott enligt 62 § köplagen respektive artikel 72 CISG inte såsom stoppningsbestämmelsen i 61 § köplagen respektive artikel 71 CISG är bunden till vissa uppräknade omständigheter. Detta medför att utgångspunkt för bedömningen i de förra bestämmelserna kan tas i avtalsbrottet oavsett vad detta grundar sig på. Vid prövning av frågan huruvida stoppningsrätt föreligger är bedömningen emellertid bunden till de uppräknade omständigheterna.

Prövningen huruvida stoppningsrätt föreligger sker således i två steg. Först måste man konstatera att en stoppningsgrundande omständighet föreligger. När man gjort detta skall man bedöma huruvida denna omständighet kan komma att leda till att motparten inte kan fullgöra en väsentlig del av sin prestation. Prognosen innebär att den stoppningsgrundande omständigheten ses som ett bevisfaktum för motpartens icke-uppfyllelse av prestation, som alltså är bevistemat. Denna systematik följs i den fortsatta framställningen.

8.2 Stoppningsgrunderna

Stoppningsinstitutet var från början inriktat på köparens ekonomiska ställning. Stoppningsrätten enligt konkurslagarna på 1800-talet var förbehållen sådana situationer där det var fråga om insolvens som på något sätt manifesterats genom en offentlig handling, t.ex. ett konkursbeslut.[1] Detta innebar att det var lätt att konstatera huruvida säljaren hade möjlighet att utöva stoppningsrätten.[2]

Denna synpunkt, att stoppningsgrunden skall vara lätt att iaktta, har framförts som ett krav i flera sammanhang där regeln diskuterats. Enligt dessa synpunkter var det lämpligast att kopplingen till stoppningsrätten skedde via ett utomstående kriterium för insolvens som t.ex. konkurs eller utmätning.[3] Det bakomliggande skälet till detta var att om reglerna utformas enligt ett objektivt iakttagbart kriterium blir reglernas verkningar mera förutsebara.[4]

Vid utarbetandet av de internationella konventionerna om köp framkom emellertid att omständigheterna inte bara skulle omfatta manifesterad insolvens utan också sådan som inte manifesterats i något beslut eller handling. Detta var ett utslag av att man vid utformningen av stoppningsgrunden ville undvika att hamna i de nationella bestämmelserna om grunderna för konkurs.[5] Även om det användes samma beteckning för konkursgrunden, nämligen insolvens, i olika lagar så definierades och tillämpades termen inte på samma sätt i olika nationella rättsordningar. Detta ville man undvika att blanda in i internationella köp.

8.2.1 Förhållandet mellan konvention och köplag

De förutsättningar som anges i de nordiska köplagarna motsvarar inte fullständigt de som anges i konventionen om internationella köp av lösa saker. Regeln i 61 § i den svenska och finländska köplagen anger två omständigheter. Dessa är motpartens:

---

[1] Se avsnitt 3.8 och 3.11.

[2] Heckscher i UfR 1905 B s. 12 har hävdat att stoppningssituationerna enligt den skandinaviska köplagen inte omfattade insolvens som inte manifesterats t.ex. genom konkurs eller ackordsförhandling. Av både lagtext och förarbeten framgår emellertid klart att också insolvens som inte manifesterats omfattades av stoppningsrätten. Se Almén § 39 vid not 52 ff. Högsta domstolen föreslog i sitt utlåtande över köplagen att stoppningsrätten endast skulle avse manifesterad insolvens, NJA II 1906 s. 74. Detta följdes dock inte vid det fortsatta arbetet med lagen, se NJA II 1906 s. 70 f.

[3] Records and Documents II s. 129.

[4] Synpunkten framfördes bl.a. av Mr Davis. Records and Documents I s. 120 och 121.

[5] Records and Documents II s. 68.

A) handlande och
B) ekonomiska förhållanden.

Den norska texten i 61 § köplagen ansluter däremot i stort till artikel 71(1)(a)-(b) CISG. I bestämmelsen används en indelning i två punkter för att uttrycka saken. Emellertid anger dessa två punkter egentligen tre olika omständigheter. Dessa är:

a) en allvarlig försämring av motpartens
   i) möjligheter att prestera,
   ii) kreditvärdighet, och
b) motpartens handlande vid förberedandet eller utförandet av prestationen.

De skilda uttryckssätten kan tyckas ge uttryck för olika förutsättningar mellan å ena sidan den norska lagen och konventionen samt å den andra sidan den finländska och svenska köplagen. Redan vid en bokstavstrogen tolkning framgår emellertid att punkt a i) och b) ovan i den utformning konventionen har sammanfaller i alla viktigare praktiska fall. Motpartens möjligheter att prestera och dennes handlande vid förberedandet och utförandet motsvarar i stort uttrycket som behandlar motpartens handlande enligt punkt A) ovan i den svenska och finländska köplagen. Till detta kommer att den finländska och svenska lagen har fått en vidare formulering i punkt B) som tar upp "ekonomiska förhållanden" vilket torde omfatta även ekonomiska hinder utanför partens kontroll. Däremot torde ordvalet i konventionen genom angivande av "kreditvärdighet" inte omfatta annat än parternas ekonomiska förhållanden. Tillämpningsområdet för de båda reglerna får, trots olika systematisk uppbyggnad, därför sammantaget anses täcka samma omständigheter.[6]

Genom att tillämpningsområdet för både köplagen och konventionen om internationella köp av lösa saker i nu behandlat avseende materiellt sett är detsamma kommer jag att behandla dem gemensamt. De olika omständigheterna kommer att behandlas utifrån den indelning som görs i konventionen. I de fall särskiljande mellan konventionen om internationella köp av lösa saker och den svenska texten är nödvändig påpekas detta i texten. Det kanske i detta sammanhang också bör tilläggas att indelningen här nedan under olika rubriker inte har något självändamål. Det förekommer också fall som kan hänföras under fler än en rubrik. Nyanserna fäller ofta utslaget för rubriceringen.

[6] Ramberg, Köplagen s. 589.

8.2.2 Allmänt om bevisning beträffande den stoppningsgrundande omständigheten

De bevisfrågor som kan uppkomma i samband med den stoppningsgrundande omständigheten måste ställas i relation till den allmänna bevisrätten. Då kommer frågor om bevisbördans placering och beviskravet att få största betydelse.

Vid konventionsbunden lagstiftning kan flera särskilda problem urskiljas. Till en början kan man ifrågasätta huruvida konventionen om internationella köp av lösa saker över huvud taget reglerar bevisfrågor. Vid utarbetandet av konventionen framhölls på flera ställen att man borde hålla processuella frågor utanför konventionens ram.[7] Inom litteraturen finns det flera författare som menar att bevisfrågor regleras i konventionen.[8] Denna åsikt omfattas dock inte av alla.[9]

Oavsett de uttalanden som gjordes vid utarbetandet av konventionen kan jag konstatera att det i konventionen på flera ställen anges vem som har bevisbördan för en viss omständighet[10] eller vilket beviskrav som skall tillämpas.[11] Dessa uttalanden måste beaktas vid tillämpning av konventionen. Till detta kommer att man skall anlägga en konventionstrogen syn på frågor som inte direkt är lösta i konventionen. Detta framgår av artikel 7(1) CISG.

Även om man som jag menar att det finns bevisregler i konventionen uppkommer i alla händelser svårigheter att avgöra hur dessa skall behandlas i förhållande till respektive lands bevisrätt. Av internationella processrättsliga principer framgår att det är *lex fori,* dvs. domstolslandets processuella regler, som skall tillämpas.[12] Detta förefaller naturligt mot bakgrund av att nationella domstolar är bäst på den egna processrätten. Man kan förutse att det skulle uppstå mycket komplicerade situationer om en domstol skulle behöva tillämpa en främmande processrätt.

Vid tillämpning av internationella konventioner ger sig dock inte svaret redan på grund av att man kan konstatera att *lex fori* skall tillämpas beträffande processrätten. Det kan nämligen vara nog så svårt att kvalificera vad som menas med processrätt respektive materiell rätt. Många intrikata frå-

---

[7] Yearbook VI s. 51 och O.R. s. 295-298.

[8] Herber i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 4 Rn. 22 som skall jämföras med Art. 46 Rn. 22. Se också Magnus i Staudinger Art. 4 Rn. 63 ff.

[9] Khoo i Bianca & Bonell s. 39.

[10] Ett exempel är att ordet "unless" i bl.a. artikel 25 CISG anses ha sådan verkan att det fördelar bevisbördan, se också artikel 26, 44, 75 och 79(1) CISG.

[11] Exempel på detta är artikel 72 CISG där det anges att det skall vara "clear" att det kommer att inträffa ett väsentligt avtalsbrott för att hävning skall kunna ske. Se vidare t.ex. den tidigare nämnda artikel 25 samt artikel 71 och 73.

[12] Prop. 1984/85:124 s. 51, Ekelöf, Rättegång I s. 68 f., Eek s. 107 och Bogdan s. 31 f.

gor uppstår i detta sammanhang.[13] Beträffande bevisrätten hänger problemen samman med att bevisfrågorna så nära är förknippade med den materiella rätten. Utgångspunkten är här att den materiella regeln utpekar vilket tema som skall bevisas.[14] Detta är en självklar utgångspunkt för all lagstiftning. Konventionens regler kommer därför att utgöra utgångspunkt för det tema som skall bevisas.

När det gäller *bevisbördan* för det uppställda temat är min grundinställning att bevisbörderegler endast kan uppställas i nära anslutning till den materiella regeln.[15] Denna inställning utesluter dock inte att bevisbörderegler bör kunna kvalificeras som tillhörande processrätten och därför bedömas efter *lex fori*.[16] Genom bevisbördereglernas nära samband med de materiella reglerna kan internationella förvecklingar komma att behöva beaktas.[17] Enligt min mening finns det således ett samspel mellan den materiella rätten och processrätten i bevisbördefrågan där frågan kvalificeras enligt *lex fori* men där den påverkas av de regler som den materiella rätten innehåller.

Beträffande bevisbördan för de omständigheter som kan ligga till grund för stoppning kan man då argumentera enligt följande. Förverkligandet av möjligheten för en part att stoppa sin prestation medför kraftiga verkningar för motparten. För att inte regeln skall få alltför kraftigt genomslag förefaller det mest ändamålsenligt att den part som påstår att det föreligger sådana omständigheter som medför rätt att stoppa också har bevisbördan för att omständigheten föreligger.[18] Jag återkommer under varje enskild omständighet till hur man i praxis sett på bevisbördereglerna.

Beviskravet kan inte på samma sätt som bevisbördan sägas vara kopplat till den materiella rätten för det fall inget finns angivet om kravet i den aktuella bestämmelsen. Det är därför i sådana sammanhang naturligt att beträffande beviskravet falla tillbaka på den allmänna *lex fori*-regeln för processrättsliga frågor. Om det av en konvention framgår att ett visst beviskrav skall gälla bör man dock anlägga en konventionskonform syn på kravet. Det är dock ofrånkomligt att svenska domstolar påverkas av vad som gäller i tvistemål i allmänhet eftersom förståelsen sker mot bakgrund av den kontext som finns i anslutning till de processuella termerna.

---

[13] För en allmän översikt över kvalifikationsproblem se Bogdan avsnitt 5.6.

[14] Fitger, Rättegångsbalken s. 35:9.

[15] Se vidare om detta NJA II 1943 s. 446, Olivecrona, Bevisskyldigheten s. 140 ff., Ekelöf, Rättegång IV s. 85 ff. och Fitger, Rättegångsbalken s. 35:10a. Denna inställning beträffande bevisbördereglerna innebär dock inte att jag skulle vara främmande för att tillämpa överviktsprincipen i vissa situationer.

[16] Bogdan avsnitt 5.6.

[17] Detta tycks Ekelöf, Rättegång I s. 69 mena vara utgångspunkten.

[18] Se vidare NJA II 1906 s.70, Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 56 och Gomard & Rechnagel s. 201.

8.2.3 En allvarlig försämring av motpartens möjligheter att prestera

Regeln att stoppning kan ske vid en allvarlig försämring av motpartens möjligheter att prestera är ny i förhållande till äldre nordisk rätt. Denna omständighet har därför av naturliga skäl inte penetrerats särskilt omfattande i nordisk doktrin. Inte heller vid utarbetande av den nya köprätten redovisades några omfattande överväganden. Flera olika omständigheter både på säljarens och köparens sida kan dock tänkas.

Ett exempel på förhållanden på *säljarens* sida som faller in under regeln är att arbetarna på den fabrik där säljaren skall tillverka varan, går ut i en strejk som kan förväntas pågå under en tid.[19] Detsamma torde gälla för det fall säljaren råkar ut för en bojkott.[20] Det kan också vara fråga om att fabriken brinner[21] så att fortsatt produktionen förhindras. En inte otänkbar situation är att det utbryter krig.[22] För att detta förhållande skall vara stoppningsgrundande måste det dock påverka säljarens möjligheter att leverera, t.ex. genom att det försämrar tillgången till råvaror. Detta gäller oavsett om kriget utbryter i säljarens land eller annat land. En liknande situation föreligger när det uppstår exportförbud från ett land där säljaren hämtar sina råvaror. Ett exportembargo i säljarens land torde också medföra att köparen kan utnyttja sin stoppningsrätt.[23] Det har också hävdats att en naturhändelse faller under uttryckssättet allvarlig försämring av möjligheten att prestera.[24] Mot detta finns intet att invända för det fall händelsen också medför allvarliga problem för säljaren att prestera. I praxis har köparen tillagts rätt att hålla inne betalning när gods har försvunnit från sitt lager och det kan förutses att liknande gods inte kan anskaffas igen.[25]

I de svenska förarbetena ställer man sig tveksam till att motpartens agerande i andra avtalsförhållanden kan utgöra grund för utövande av stoppningsrätt.[26] Däremot uttalas att ett sådant förfarande från säljarens sida kan visa på att denne saknar sådan teknisk sakkunskap som krävs för

---

[19] Bennet i Bianca & Bonell s.519, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 10 och Elmelund m.fl. s. 281.

[20] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 24.

[21] Leser i Schlechtriem, English Commentary Art. 71 CISG Rn. 10.

[22] Prop. 1986/87:128 s. 147, Gomard & Rechnagel s. 201, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 10, O.R. s. 52, Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 24, Strub i ICLQ 1989 s. 495.

[23] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 11, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 10, O.R. s. 52, Strub i ICLQ 1989 s. 495.

[24] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 10, Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 24.

[25] UNILEX D.1998-12.1.

[26] Prop. 1986/87:128 s. 147. Jfr dock Gomard & Rechnagel s. 201 med hänvisning till danska förarbeten.

att fullgöra avtalet.[27] Mot detta kan jag i och för sig inte komma med några allvarliga invändningar. Emellertid kan ifrågasättas om inte teknisk sakkunskap är en sådan brist som köparen borde ha haft kännedom om redan före köpet och att den omständigheten därför inte faller in under tillämpningsområdet.

Som exempel på en allvarlig försämring av *köparens* möjligheter att prestera kan nämnas att det uppstår en bankstrejk så att köparen får svårighet att betala.[28] En annan omständighet är att det införs importrestriktioner[29] i köparens land. Detta behöver i och för sig inte medföra att det föreligger hinder för säljaren att få en väsentlig del av köparens prestation. Avtalets utformning i det enskilda fallet måste här vara avgörande.

Ett sammanbrott i ekonomin, t.ex. en depression, kan tänkas vara stoppningsgrundande.[30] Den ekonomiska politiken i köparens eller säljarens land kan också medföra att betalningen inte kan ske på ett riktigt sätt. Detta skulle kunna vara stoppningsgrundande.[31] Ett exempel är att det införs valutarestriktioner[32] i något land som medför överföringsproblem av köpeskillingen. Den svenska och finländska köplagen täcker också in dessa omständigheter, men de måste kategoriseras som "ekonomiska förhållanden" eftersom det inte är fråga om bristande handlande på köparens sida. Vid förändringar av detta slag i köparens möjligheter att prestera måste regeln i 57 § köplagen beaktas. Köparen har enligt bestämmelsen en viss plikt att agera för att försöka undvika eller begränsa effekten av de här behandlade omständigheterna. Om köparen inte agerar kan denna omständighet utgöra stoppningsgrund för säljaren.[33]

En omständighet som kan åberopas av båda parter till stöd för stoppning är tvister med andra än den aktuella avtalsparten.[34] Detta kan vara fallet om tvisten t.ex. rör en talan mot säljaren för intrång i patent. Om patentet är en förutsättning för tillverkning av den sålda varan medför detta att säljaren inte kan fortsätta produktionen. Vidare kan man tänka sig att tvister med andra avtalsparter som rör felaktigheter i den vara som skall levereras också kan ligga till grund för en av köparen avgiven stoppningsförklaring. Tvister som säljaren är inblandad i kan i allmänhet inte sägas utgöra en omständighet som skulle föranleda stoppningsrätt för köparen. Däremot kan rättsliga tvister som köparen är inblandad i komma att betraktas som stoppningsgrundande för säljaren. Så kan var fallet om en tvist

---

[27] Strub i ICLQ 1989 s. 495, Gomard & Rechnagel s. 201 och Elmelund m.fl. s. 281.

[28] Ramberg, Köplagen s. 589 och Bergem & Rognlien 303.

[29] Bergem & Rognlien s. 303.

[30] Cohn i ICLQ 1974 s. 523.

[31] Graveson, Cohn & Graveson s. 94.

[32] Ramberg, Köplagen s. 589, Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 11.

[33] Ramberg, Köplagen s. 589.

[34] Cohn i ICLQ 1974 s. 522.

rör för köparen betydande belopp eller om köparen är inblandad i flera tvister. Dessa omständigheter på köparens sida skall dock behandlas här nedan under motpartens kreditvärdighet.

Om köparen vägrar att ta emot varan kan detta utgöra grund för antagande om att han eller hon inte kommer att fullgöra sin prestation. Det skall dock uppmärksammas att ett sådant antagande inte kan vara grundat på säljarens uppfattning om köparens vilja att ta emot levererans.[35]

8.2.4 En allvarlig försämring av motpartens kreditvärdighet

Under kategorin en allvarlig försämring av motpartens kreditvärdighet faller i huvudsak sådana omständigheter som redan enligt den skandinaviska köplagen ansågs vara grund för tillämpning av stoppningsrätten. Bestämmelserna omfattar endast kreditvärdigheten hos säljaren eller köparen. Om en tredje man har garanterat fullgörelsen och denne senare får ekonomiska svårigheter kan inte detta leda till att stoppningsrätt föreligger för en part.[36] Detta framgår av lagtexten genom att det talas om att en "parts" ekonomiska förhållanden, annorlunda uttryckt parts kreditvärdighet, skall ha förändrats på ett visst sätt.

Köparens möjlighet att åberopa en allvarlig försämring av *säljarens* kreditvärdighet omfattas numera av reglerna.[37] De vanligaste omständligheterna är de som manifesterats i t.ex. konkurs, förhandling om ackord, inledning av rekonstruktionsförfarande, inställda betalningar eller utmätning utan resultat. Det är dock viktigt att komma ihåg att en sådan omständighet på säljarens sida i sig själv inte behöver utgöra stoppningsgrund. Säljarens primära prestationsskyldighet går ju inte ut på en penningprestation. Som vi kommer till senare måste säljarens försämrade kreditvärdighet dessutom medföra svårigheter för säljaren att fullgöra en väsentlig del av sin prestation.

För köparens del innebär säljarens konkurs att tillgångarna fryses. Detta måste enligt min mening medföra en allvarlig risk för att köparen inte får sin prestation. Det är däremot inte lika säkert att leverans inte sker vid ackordsförhandling. En bedömning i det enskilda fallet är nödvändig. Denna bedömning får göras med utgångspunkt i vad som framkommer vid ackordsförhandlingarna. Detsamma torde gälla vid betalningsinställelse. Även insolvens som inte manifesterats på detta sätt kan bli ak-

---

[35] UNILEX D.1998-17.3.

[36] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 26.

[37] NU 1984:5 s. 340, Ramberg, Köplagen s. 589, Gomard & Rechnagel s. 201 och Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 11.

tuell.[38] Insolvens på säljarens sida torde dock främst visa sig genom följderna av denna som vräkning och handräckning.[39] Dessa fakta får sedan ligga till grund för antagandet att säljarens kreditvärdighet försämrats.

Ett fall av försämring av kreditvärdigheten hos säljaren kan vara en allmän brist på resurser i form av pengar eller material. För det fall det är brist på pengar kan kreditvärdigheten försämras så att stoppningsrätt föreligger. Är det fråga om en resursbrist i fråga om material är det naturligare att hänföra denna omständighet under den i avsnitt 8.2.3. behandlade situationen att en parts möjligheter att prestera försämras.

En allmän resursbrist är inte stoppningsgrundande. Kreditvärdigheten måste för att vara stoppningsgrundande kunna antas medför resursbrist beträffande den aktuella leveransen. Detta fall kan dock lämpligen hänföras till säljarens handlande vid förberedande och utförande av prestationen (avsnitt 8.2.5). En allvarlig försämring av säljarens kreditvärdighet torde nämligen som första tecken visa sig i att säljaren inte kan köpa in det råmaterial eller den arbetskraft som krävs för att fullgöra avtalet. Skall leverans ske från säljarens lager kan dock hans eller hennes försämrade kreditvärdighet inte åberopas till stöd för stoppningsrätt.

Enligt köplagen skyddas köparen redan av reglerna i 49 § köplagen som ger denne rätt att avvakta betalning till dess varan hålls honom tillhanda mot betalning.[40] Detta kan dock vara uteslutet genom särskilt avtalade betalningsvillkor, t.ex. CAD eller COD. Särskilt gäller detta om CAD-termer är avtalade eftersom köparen är tvungen att lita till transportörens uppgifter om godset som lämnas i de dokument som enligt avtalet skall utbytas mot betalning. Om COD används måste betalning ske vid avlämnandet. Säljaren har vid transportköp (på FOB-, CIF- och CFR-termer eller liknande) fullgjort sina förpliktelser och ett fel i varan är då ett fullbordat avtalsbrott. Stoppningsrätten aktualiseras inte eftersom denna avser ett anteciperat avtalsbrott. Inte heller kan köparen vid CIF-köp, som kan sägas motsvara CAD-villkor vad gäller betalningen, kräva några garantier för säljarens prestation.[41]

På *köparens* sida kan, i överensstämmelse med tidigare gällande rätt, sådana omständigheter nämnas som att köparen försatts i konkurs,[42] inlett

---

[38] Se Arnesdotter avsnitt 2.4 angående förhållandet mellan olika insolvensbegrepp.

[39] NU 1984:5 s. 340 och prop. 1988/89:76 s. 177 f.

[40] Ramberg, Köplagen s. 590.

[41] O.R. s. 52.

[42] Se t.ex. *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516 och *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) samt *Skräddarmästaren* UfR 1909 s. 177 (DH), *Cykelhandlaren* UfR 1911 s. 862 (LHS) , *Tygrullarna* UfR 1914 s. 277 (SøHa), *Målarmästare Jensen Skjøtt* UfR 1931 s. 130 (VL), *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL), *Italiensk manufaktur* UfR 1961 s. 977 (SøHa), *Kolskeppen* Rt. 1890 s. 75, *Haneborgs plankor* Rt. 1905 s. 276, *Dokka Bruk* Rt. 1971 s. 549, *Statlandbruket* Rt. 1974 s. 879, JFT 1887 s. 239. Se också prop. 1988/89:76 s. 177 f., NU 1984:5 s. 339 f., Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 11, Ramberg,

ackordsförhandlingar,[43] saknat utmätningsbara tillgångar eller, som köpman, inställt sina betalningar.[44] Enligt min mening kan man utgå från att stoppningsrätt föreligger i samtliga nämnda fall.

I förarbetena till köplagen graderar man olika fall.[45] Beträffande konkurs och ackordsförhandlingar anses det "helt klart" att stoppningsrätt föreligger medan det vid övriga fall "som regel" finns anledning till stoppning. Uttalandena bör enligt min mening tas med en viss försiktighet. Det måste ses mot bakgrund av det avhängighetsförhållande som föreligger mellan omständigheten som utgör grund för stoppningsrätten, dvs. den försämrade kreditvärdigheten, och det prognoskrav som ställs på bevisningen för att denna omständighet skall kunna leda till stoppning.[46]

I rena undantagsfall kan det tänkas att köparen har möjlighet att fullgöra sina skyldigheter enligt köpet trots att nämnda förhållanden föreligger. Säljaren bör dock beakta att han eller hon får bevaka sin fordran utan förmånsrätt i köparens eventuella konkurs om varan överlämnas till köparen och det visar sig att denne bilir insolvent med följd att prestation utblir.[47]

Ett konkursbeslut kan efter överklagande upphävs av högre rätt. Har säljaren meddelat att han eller hon utövar stoppningsrätten på grund av säljarens konkurs måste säljarens åtgärd enligt vad som ovan sagts antas ge vissa garantier för att insolvens verkligen föreligger. Om konkursen skulle upphävas kan dock säljarens åtgärd inte längre grundas på konkursen.[48] Däremot kan insolvensen i och för sig åberopas till stöd för stoppningsrätten.

Hur andra insolvensfall än de nämnda skall bedömas är inte helt klart. I nordisk praxis har reglerna om stoppningsrätt emellertid tillämpats när köparen träder i likvidation.[49]

> I fallet *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa) hade en inköpscentral för tobakshandlarna köpt ett parti tobak. Partiet låg i ett varulager hos en av säljaren anlitad speditör. Köparen gick i likvidation två månader efter köpet. Utan att kommentera likvidationen som grund för stoppningsrätt fann *Handelsretten* att säljaren hade möjlighet att utöva sin stoppningsrätt.

Köplagen s. 589, Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 10, Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 25 och Bergem & Rognlien s. 302.

[43] *Frilagerrommet* Rt. 1907 s. 771, *Krogstad Cellulosefabrik* Rt. 1973 s. 95 samt hänvisningar i föregående not.

[44] Från nordisk praxis kan nämnas *Fraktbrevsinnehavet* UfR 1908 s. 701 (VL), *Pantsättning av konossement* UfR 1909 s. 344 (SøHa), *Pappers partiet* UfR 1919 s. 475 (SøHa), *Brunstenen* UfR 1920 s. 294 (SøHa), UfR 1929 s.177, *Jolantha* UfR 1929 s. 222 (SøHa), *Speditörs frilager* UfR 1931 s. 828 (SøHa), *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa), *Utmätningen* UfR 1945 s. 856 (VL). Se också hänvisningar i föregående not.

[45] Prop. 1988/89:76 s. 178.

[46] Se avsnitt 8.4.3.

[47] Ramberg, Köplagen s. 589.

[48] Winroth s. 201 f.

[49] *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa).

Ofta blir det fråga om att säljaren måste bedöma fakta som ligger långt ifrån den manifesterade insolvensen. Betalningar som inte sker till andra leverantörer kan komma att ligga till grund för bedömningen.[50] Det är rimligt att säljaren tillåts väga in huruvida betalning sker till andra fordringshavare vid bedömningen av om köparen kan fullgöra en väsentlig del av sina förpliktelser. Av uttalandena i samband med tillkomsten av denna regel följer dock att viss försiktighet skall iakttas i sådana situationer. Enligt uttalandena ger en felaktig eller utebliven prestation i ett annat förhållande inte säker vägledning för bedömningen.[51] Det bör dock inte ställas alltför höga krav på säljarens avgörande.[52]

På samma sätt kan antaganden göras mot bakgrund av att delbetalningar inte sker.[53] Detsamma har ansetts gälla vid uteblivna betalningar för delleverans vid successiva leveranser.[54]

> Som exempel från praxis kan nämnas UNILEX D.1992-25.1. Köparen hade inte betalat ett parti kläder. Säljaren vägrade leverera när det andra partiet skulle sändas iväg. I stället väckte säljaren talan mot köparen om betalning. Köparen genstämde och yrkade ersättning för skada på grund av den uteblivna leveransen. I målet tillämpades konventionen om internationella köp av lösa saker mot bakgrund av italiensk rätt. Domstolen fann att genkäromålet inte skulle bifallas. Skälen till detta var att säljaren hade stoppningsrätt och därför kunde vägra leverans till dess att köparen betalade de redan levererade varorna.

Här bör man dock iaktta att domstolarna varit försiktiga med att anse att en enstaka delbetalning i sig själv kan utgöra grund för utövande av stoppningsrätten.[55]

Det händer att växlar utställs på köparen men senare återkommer oaccepterade. Detta har i praxis lagts till grund för ett antagande om motpartens ekonomiska förhållanden på samma sätt som vid utebliven betalning för en delleverans.[56]

I vissa situationer kan en part få kännedom om motpartens ekonomiska situation. Detta kan ske t.ex. genom revision i samband med ingående

---

[50] Prop. 1986/87:128 s. 147, prop. 1988/89:76 s. 177, NU 1984:5 s. 339 f., Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 11, Ramberg, Köplagen s. 589, Bennet i Bianca & Bonell s. 520 och Elmelund m.fl. s. 281.

[51] O.R. s. 52, Strub i ICLQ 1989 s. 495 och prop.1988/89:76 s. 177.

[52] Ramberg, Köplagen s. 589.

[53] *Mahognyblocket* UfR 1909 s. 139 (SøHa), referat i avsnitt 9.7.1.

[54] UNILEX D.1992-25.1 och UNILEX D.1995-7.1, jfr också UNILEX D.1992-21 som dock gällde hävning av kontraktet, *Delleverансen* HD 1926 D 266, *Halmfallet* UfR 1945 s. 363 (VL) och Strub i ICLQ 1989 s. 495. Lägg märke till att säljaren kan ha kännedom om förhållandena, se avsnitt 8.3.

[55] UNILEX D.1998-5.1.

[56] Se *Växelaccepten* UfR 1909 s. 132 (SøHa) och *Cykelhandlaren* UfR 1911 s. 862 (LHS) samt Bergem & Rognlien s. 302, Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 10.

av större kontrakt. Visar det sig vid en sådan revision ett betydande negativt egenkapital kan denna omständighet ligga till grund för utövande av stoppningsrätten.[57]

En allmän slapphet med betalningsrutiner kan däremot normalt inte konstituera stoppningsrätt.[58] Detta skulle vara att lämna för stor frihet till säljaren.[59] Det kan också tänkas att köparen i ett förhållande av ringa ekonomisk betydelse är solvent men att han eller hon i ett annat förhållande omfattande stora summor kan antas vara insolvent.[60] En stor order kan ge underlag för insolvensbedömningen i andra köp som inte är så stora. Om köparen normalt sett endast gör mindre inköp kan en mycket stor order i sig ge upphov till misstanke att köparen genom den stora ordern försatt sig i en situation som allvarligt försämrar hans eller hennes kreditvärdighet.

Tiden innan en gäldenär försätts i konkurs kan ofta beskrivas som ett förlopp där den ekonomiska situationen ständigt förvärras. Det börjar ofta med svårigheter för köparen att betala vissa fakturor. Därefter inträder ett värre stadium där allt fler fakturor blir obetalda vilket leder till att köparens samtliga betalningar ställs in. Slutligen inträffar konkursen.[61]

Hur insolvensen till en början tar sig uttryck varierar. Ett exempel jämte betalningssvårigheter är att köparen blir vräkt eller utsätts för handräckning.[62] Köparens ekonomiska förhållanden kan också bedömas vara mindre goda om en vara som köpts på avbetalning tas tillbaka enligt avbetalningsköplagen[63] eller liknande regler. Om köparen förklarar att han eller hon inte kommer att kunna betala lär detta leda till att stoppningsrätten aktualiseras. I princip erkänner säljaren under sådana förhållanden att stoppningsförutsättningar föreligger.[64]

(i) Bevisbedömning av kreditvärdighet

Den i Sverige gällande fria bevisprövningens princip medför att det inte är alldeles enkelt att uttala sig om vad som krävs för att man skall kunna konstatera att det skett en allvarlig försämring av motpartens kreditvärdighet. I

---

[57] *Televisionsapparaterna* UfR 1985 s. 172 (DH) vilket refereras utförligt i avsnitt 8.3.4 (ii).

[58] *Tavlorna* JD 1958 s. 311 där en utebliven betalning inte hade följts upp av säljaren med rättsliga åtgärder varför förutsättningar för stoppningsrätt inte ansågs föreligga.

[59] O.R. s. 52 och Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 25. I amerikansk rätt har man funnit att säljaren inte ensam kan avgöra om betalningens uteblivelse skall ge stoppningsrätt *Matsushita Electric Corp.* v. *Sonus Corp.* 10 UCC Rep. Serv. 1363.

[60] Almén § 39 vid not 78.

[61] Exempel på en sådan utveckling är *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516.

[62] NU 1984:5 s. 340 och prop. 1986/87:128 s. 177.

[63] Lag (1978.599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.m.

[64] *Insolvenserkännande* HD 1927 M 387 och *Insolvensmeddelelse* Rt. 1922 s. 62. Se också Portin s. 117.

och med att stoppningsrätt kan utövas vid andra omständigheter än insolvens som manifesterats genom beslut om konkurs eller annan offentligt förfarande är bevisfrågorna av största vikt.

Beträffande bevisbördan föreligger i andra sammanhang[65] en allmän regel om att det är den som påstår att en part är på obestånd också har att bevisa att så är fallet. Motsvarande kan antas gälla även i ett köpförhållande beträffande en parts ekonomiska förhållanden.[66] Detta framgår av den praxis som jag skall redovisa nedan. Det skall i detta sammanhang uppmärksammas att temat vid obestånd är komplext och innefattar flera olika moment varför det kan uppkomma situationer där bevisbördan hoppar fram och tillbaka mellan parterna.

Vad som krävs av bevisningen för att en parts ekonomiska situation skall anses allvarligt försämrad är inte lätt att ange. Detta beror till viss del på att rekvisitet är komplext på liknande sätt som obestånd. Det är emellertid viktigt att försöka avgöra vad som krävs för att en allvarlig försämring av kreditvärdigheten skall anses föreligga eftersom det endast är i dessa fall som stoppningsrätten kan utövas. Exempel på sådan gränsdragningar finns i praxis från tillämpning av den skandinaviska köplagen.[67] Denna praxis är fortfarande aktuell. Emellertid är utgången i dessa fall i hög grad betingad av omständigheterna i det enskilda fallet och det är svårt att dra några allmänna slutsatser beträffande beviskravet.

I *Träförädlingsaktiebolaget* NJA 1916 s. 182 kom frågan om stoppningsförutsättningen insolvens upp indirekt. En agent under firma Waern & Co påstod sig ha förmedlat en försäljning av trävaror och krävde därför provision. Affären skulle ha skett mellan säljaren Träförädlingsaktiebolaget och köparen Alfred Dannenberg & Co genom en bekräftelse i brev från säljaren den 10 mars 1911. Träförädlingsaktiebolaget invände att något avtal inte kommit till stånd och att bolaget i allt fall var berättigad att häva avtalet. Det senare kom sig av den tidigare regeln i 39 § 1905 års köplag där förutsättningarna för hävning var desamma som för stoppning i detta avseende. Till stöd för sin invändning att insolvens förelåg hos köparen åberopade Träförädlingsaktiebolaget följande. Alfred Dannenberg hade 1902 råkat i konkurs som avslutades 1905. Därefter drev han tillsammans med sin hustru firman Alfred Dannenberg & Co. I firman bedrev paret tillverkning av lådor i hyrda lokaler i blygsam omfattning. Vidare var en Alfred Dannenberg tillhörig livförsäkring pantsatt. Föga reellt underlag för kredit förlåg därför men det framgick att Alfred "Dannenberg gjorde sig möda och vore duktig". Agentfirman åberopade å sin sida att Alfred Dannenberg & Co fullgjort liknande leveranser vid annat tillfälle och gjort ett ersättningsköp för de i målet aktuella trävaroma. *Högsta domstolen* kom fram till att Träförädlingsaktiebolaget inte lagt fram sådana om-

[65] Det främsta exemplet är konkursrätten, se Welamson s. 29 och Heuman, Specialprocess s. 167.

[66] Det anses vara en allmän regel att säljaren har att visa att köparen är på obestånd. Se Hellner i Festskrift till Rodhe s. 266 not 46, Lennander i Festskrift till Hellner s. 317 i not 18 och Arnesdotter s. 195.

[67] *Träförädlingsaktiebolaget* NJA 1916 s. 182 och *Cykelköpet* NJA 1922 s. 104.

ständigheter att bolaget kunde vägra leverans enligt avtalet. Bolaget hade därför att utge provision till Waern & Co i enlighet med avtalet. Förutsättningarna för stoppningsrätt ansågs därför inte föreligga i fallet.

Ett liknande fall är *Cykelköpet* NJA 1922 s. 104. Björck påstod i fallet att han köpt ett parti velocipeder av Aktiebolaget Herald. Enligt vad Björck påstod var de avtalade betalningsvillkoren för priset på ca 17 000 kr en växel på tre månader eller kontant 2 % inom 30 dagar från mottagande. Bolaget levererade dock inte varför ersättningsleverans anskaffades. Det i målet yrkade beloppet motsvarade mellanskillnaden. Som grund för bolagets bestridande anfördes följande. Björck hade nyligen etablerat en maskinaffär vars resultat det var för tidigt att uttala sig om. Han var taxerad för en inkomst om 4 360 kr och hade inte något kapital utan brukade omsätta sina växlar. Det hade vidare förekommit inkassouppdrag mot Björck. Till detta anförde bolaget att köparen inte svarat på brev, uppgett felaktiga uppgifter som senare rättats och liknande. *Domstolarna* fann att bolaget inte hade styrkt att Björck varit på sådant obestånd som påstods. Bolaget hade därför inte rätt att stoppa leveransen.

De refererade fallen visar på något viktigt i bedömningen. Det är inte varje liten förändring av kreditvärdigheten som skall grunda stoppningsrätt. Det skall i stället ha skett en allvarlig försämring av förhållandena. Högsta domstolen anförde i fallet *Cykelköpet* NJA 1922 s. 104 att säljaren inte *styrkt* att köparen inte var på obestånd vilket ger en fingervisning om att man ställer höga krav på bevisningen.

En annan iakttagelse som kan göras är att en allmän ovilja att betala, som kan ta sig uttryck i att köparen inte svarar på brev eller talar i telefon, inte med automatik medför att det föreligger stoppningsrätt. Dessa omständigheter utgör en typ av argumentering som har kallats "strulresonemang".[68] Domstolarna har således inte accepterat strulresonemang som grund för stoppningsrätt[69] utan det krävs relativt fasta hållpunkter för att en allvarlig försämring av kreditvärdigheten skall anses föreligga.

De refererade rättsfallen är från tiden före ikraftträdandet av köplagen. Beträffande försämringar av en parts ekonomiska förhållanden enligt nu gällande köplag bör enligt min mening strulresonemang inte heller godtas. Däremot kan det tänkas att införandet av övriga omständigheter som kan ligga till grund för utövandet av stoppningsrätten, dvs. försämrade möjligheter att prestera och motpartens handlande vid förberedande och utförande av prestation, ger ett ökat utrymme att godta strulargument.

---

[68] Termen lånad från Westberg i JT 1989/99 s. 347.

[69] Jfr om motsvarande återhållsamhet i frågor om kvarstad, se *Kvarstaden* NJA 1988 s. 305.

8.2.5 Motpartens handlande vid förberedandet eller utförandet av prestationen

Gruppen av omständigheter som kan hänföras till handlande vid förberedandet eller utförandet av prestationen är mycket heterogen. Detta gör det svårt att finna någon klar och enkel linje beträffande vilka omständigheter som faller in under regeln.

På *säljarens* sida kan man relativt enkelt tänka sig omständigheter som har med förberedandet av prestationen att göra. Ett exempel är att säljaren inte gör sådana inköp eller beställningar från underleverantörer som är nödvändiga för att kunna fullgöra avtalet i tid.[70] En annan situation är att köparen redan innan varan tas emot får reda på förhållanden som ger grund för antagandet att säljaren inte kommer att kunna prestera på rätt sätt.[71] Det kommer således att finnas ett fel i den sålda varan. Exemplet förutsätter att köparen får kunskap om felaktigheten innan säljaren fullgjort sin del av avtalet vilket torde vara ganska ovanligt.[72] Det kan dock tänkas att köparen upptäcker det felaktiga förhållandet. De flesta sådana situationer uppstår där det kan konstateras att beställning av råmaterial eller komponenter varit felaktigt.[73] Slutprodukten kan då inte stå i överensstämmelse med avtalsinnehållet. Ett fall inom detta område är det att köparen förbehållit sig varor av viss kvalitet och säljaren levererar varor av sådan art också till andra kunder.[74] Om köparen upptäcker att de levererade varorna inte stämmer med förbehållet kan det tänkas att en situation uppkommer där ett befarat avtalsbrott kan anses föreligga.

Ett avtal kan tänkas ange att varor skall transporteras från ett ställe till ett annat. Enligt vissa av dessa villkor är det säljarens ansvar att ordna med transporten. Så är t.ex. fallet med C- och D-villkoren av INCOTERMS. Avlämnandet sker enligt C-villkoren när varorna lämnas till fraktföraren eller när de lastas ombord. Enligt 7 § andra stycket köplagen och artikel 31(a) CISG avlämnas varorna, när säljaren skall anordna transport, när de överlämnas till en självständig fraktförare på skeppningsorten.

---

[70] UNILEX D.1995-6, O.R. s. 52, NU 1984:5 s. 340, prop. 1986/87:128 s. 147, prop. 1988/89:76 s. 178. Se också Ramberg, Köplagen s. 591, Ramberg & Herre, CISG s. 456, Gomard & Rechnagel s. 201, Elmelund m.fl. s. 281, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 12.

[71] O.R. s. 52, NU 1984:5 s. 340, prop. 1986/87:128 s. 147, prop. 1988/89:76 s. 178, Ramberg, Köplagen, s. 591, Bennet i Bianca & Bonell s. 520, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 12.

[72] Det förekommer i standardavtalsrätten att parterna avtalar om prover varvid det är möjligt att upptäcka felet innan avlämnandet. Se punkt 5-8 NL 92.

[73] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 12, Gomard & Rechnagel s. 201.

[74] Ramberg, Köplagen, s. 591, Bennet i Bianca & Bonell s. 520, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 12.

När D-villkor används avlämnas varorna på visst angivet ställe på destinationsorten. Platsen och tidpunkten för detta är något som köparen lätt kan konstatera till och med i förväg. Om säljaren i dessa lägen inte vidtar åtgärder för att ordna med transportrum eller ordnar med sådant på ett sent stadium kommer avlämnandet inte att ske i tid vilket medför stoppningsrätt för köparen om tiden är väsentlig.[75]

Skulle däremot vid köp på C-villkor köparen under transporten upptäcka att varorna avlämnades till fraktföraren så sent att tidpunkten för avlämnandet redan passerat, är det fråga om ett fullbordat avtalsbrott. Är tidpunkten väsentlig kan köparen använda påföljderna för fullbordat avtalsbrott. Stoppningsrätt är då inte aktuell.

Enligt INCOTERMS skall säljarens förpliktelse att ordna transporten – i de fall transporten går på köparens risk – fullgöras genom att denne tecknar avtal om transport på sedvanliga villkor. Numera har en motsvarande regel intagits i 8 § köplagen och artikel 31 CISG. Om tecknandet sker på villkor eller med ett transportsätt som inte stämmer med avtalet föreligger ett befarat avtalsbrott varför stoppningsrätten kan utövas.[76] Från avlämnandet, dvs. normalt när varorna lastats in i transportmedlet för transport, föreligger ett fullbordat avtalsbrott.[77] Reglerna om fullbordat avtalsbrott kommer då till användning.[78]

En säljare som inte litar på köparens betalningsförmåga kan försäkra sig om betalning genom t.ex. remburs. För att denna skall kunna genomföras krävs att säljaren lämnar över vissa dokument som hänför sig till köpet. Även i andra situationer kan säljaren vara förpliktad att lämna över sådana handlingar. Denna förpliktelse finns upptagen i artikel 34 CISG. I den norska lagen finns regeln upptagen i § 95. Någon motsvarande regel finns inte upptagen i den svenska och finländska lagen. Regeln grundar sig dock på vad som kan finnas föreskrivet i avtalet eller annars följer av handelsbruk eller sedvänja. Motsvarande förpliktelser torde därför finnas också för avtal baserade på svensk eller finländsk rätt.

Reglerna i artikel 34 CISG skall ses i samband med att överlämnande av vissa dokument till köparen medför en verkan som motsvarar innehav av varorna. Dokumenten sägs då representera varorna. Det är främst fråga om konossement men också varulagerbevis kan tänkas förekomma. Regeln tar dock sikte inte endast på den nämnda typen av dokument utan

---

[75] Ramberg, Köplagen s. 591, Bennet i Bianca & Bonell s. 520, NU 1984:5 s. 340 och Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 25.

[76] Både Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 12 och Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 27 tycks mena att stoppningsreglerna skall kunna tillämpas i sådana fall.

[77] Se Honnold §§ 214 och 386.

[78] Se Ramberg, Köplagen s. 104 om skillnader mellan påföljdsystem för köplagen och konventionen om internationella köp av lösa saker.

också på dokument som inte representerar varorna såsom försäkringspolis och fakturor.[79]

Om säljaren inte lämnar över de nämnda dokumenten eller endast vissa av dem kan det tänkas att ett avtalsbrott föreligger. Om säljaren lämnar över felaktiga eller ofullständiga dokument innan han eller hon är förpliktad att lämna över dokumenten föreligger ett befarat avtalsbrott. Reglerna om stoppningsrätt kan då tillämpas. Om säljaren lämnar över felaktiga eller ofullständiga dokument när tidpunkten för sådant överlämnande inträffat är det däremot fråga om ett fullbordat avtalsbrott. Reglerna om fullbordat avtalsbrott kommer då till användning i stället för stoppningsreglerna.

Slutligen skall som exempel på säljarens förberedelse av prestationen nämnas den situationen där köparen lätt kan konstatera att förpackningen inte stämmer med avtalet.[80] Skulle köparen få reda på att säljaren förbereder en förpackning som inte stämmer med avtalsinnehållet kan stoppningsrätten komma till användning.

Det är svårt att ange handlande vid förberedandet eller utförandet av prestationen på *köparens* sida som ger upphov till stoppningsrätt för säljaren. Detta beror på att de förberedande åtgärderna på köparens sida ofta är preliminära men ändå konstituerar ett avtalsbrott. Enligt föreskrifterna i 48 och 50 §§ köplagen och artiklarna 53, 54 och 60 CISG åligger det köparen att medverka till köpet och vidta åtgärder för att förbereda betalning.

Köparen är enligt avtalet förpliktad att hämta och ta emot varan. Om köparen inte medverkar på detta sätt innebär det ett fullbordat avtalsbrott enligt 51 § köplagen och artikel 61 CISG. Påföljderna för sådant avtalsbrott kan tillämpas direkt varför omvägen över stoppningsrätten inte är nödvändig.[81]

Att betala priset är en köparförpliktelse enligt 48 § första stycket köplagen och artikel 53 CISG. I förpliktelsen ingår enligt 48 § andra stycket köplagen och artikel 54 CISG att vidta åtgärder som möjliggör betalning. Det kan vara fråga om att acceptera växel eller öppna remburs eller liknande. Skulle köparen inte fullgöra dessa skyldigheter föreligger ett fullbordat avtalsbrott.[82]

Ett liknande fall är det där säljaren krävt att köparen ordnar med en garanti – statlig eller från tredje man – för att han eller hon kommer att uppfylla sin del. Om köparen inte vidtar åtgärder för att infria denna förpliktelse kan stoppningsrätt finnas.[83]

---

[79] O.R. s. 31.

[80] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 12 och Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 27.

[81] Honnold § 214.

[82] Bergem & Rognlien s. 304 menar tydligen att stoppningsrätt finns för det fall köparen underlåter att öppna remburs.

[83] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 10.

> Fallet UNILEX D.1995-28.6, där konventionen om internationella köp av lösa saker tillämpades, rörde ett affärsförhållande där köparen åtagit sig att ställa en bankgaranti för att säkra betalningen till säljaren. Någon garanti ställdes dock aldrig och säljaren började ändå leverera. När köparen kom efter med betalningarna stoppade säljaren vidare leveranser. Den garanti som i detta läge erbjöds hade redan förfallit tidsmässigt. I skiljeförfarandet yrkade säljaren på ersättning för de redan levererade varorna. *Skiljenämnden* kom fram till att säljaren hade rätt att stoppa varorna. Den garanti som ställts ansågs vara kontraktsstridig eftersom den redan hade förfallit. Köparen hade inte vidtagit riktiga steg för att förbereda sin prestation.[84]

Det kan enligt kontraktet åligga köparen att specificera varan. Det kan vara fråga om att lämna tekniska data eller överlämna ritningar eller liknande. Vissa regler om detta har numera införts i 60 § köplagen och artikel 65 CISG. Skulle köparen inte göra sådana specifikationer kan säljaren enligt reglerna själv få till stånd ett bindande tillägg till avtalet. Detta innebär dock inte att säljaren fråntas möjligheten att göra de normala påföljderna för avtalsbrott gällande. Eftersom det sålunda föreligger ett fullbordat avtalsbrott i dessa fall behöver reglerna om befarat avtalsbrott inte tillgripas.[85]

8.3 Omständigheterna måste visa sig efter köpet

En funktion som stoppningsrätten har är att få motparten att uppfylla sin del av ett ingånget kontrakt.[86] Däremot kan stoppningsrätten inte användas som påtryckningsmedel för att få en part att ingå ett kontrakt. Stoppningsrätten aktualiseras således först sedan ett avtal föreligger. Detta får betydelse för bedömningen av när de stoppningsgrundande omständigheterna skall föreligga för att stoppningsrätten skall kunna utövas. En sådan omständighet som redogjorts för i avsnitt 8.2 måste föreligga vid en viss tidpunkt. Den avgörande tidpunkten kring vilken bedömningen skall göras har knutits är köpet.

---

[84] UNILEX D.1995-28.6 skall också jämföras med det svenska fallet *Nylonväv* NJA 1953 s. 14.

[85] Bergem & Rognlien s. 304 menar tydligen att stoppningsrätt finns för det fall köparen underlåter att överlämna ritningar. Jag menar dock att ett sådant förfarande faller in under de i texten behandlade fullbordade avtalsbrotten.

[86] Se avsnitt 5.3.1.

8.3.1 Första problemet: stoppningsgrund och kännedom

En omständighet som inträffar efter köpslutet medför att stoppningsrätt föreligger. Det förekommer också situationer där omständigheten förelåg vid köpslutet men kännedom om den inte uppnås förrän efter köpslutet. Hur skall dessa fall bedömas?

För att något renodla den fortsatta diskussionen skall jag hänföra mig till några tänkta situationer. Det kan nämligen uppställas ett antal teoretiska situationer kring den stoppningsgrundande omständigheten och kännedom om denna som visar på förhållandet till köpslutet. Följande fall kan tänkas.

- Omständigheten och kännedomen inträffar före köpet.
- Omständigheten föreligger redan vid köpet men kännedom om denna uppkommer först efter köpet.
- Både omständigheten och kännedomen inträffar efter köpet.
- Kännedom om risken för att omständigheten inträffar finns före köpet men omständigheten inträffar efter köpet.
- Slutligen har vi den situation att en stoppningsgrundande omständighet föreligger, det må vara före eller efter köpet, men kännedom om den uppnås aldrig.

En part som inte vet om att det föreligger en stoppningsgrundande omständighet kan inte utnyttja den. Det sista fallet ovan i uppräkningen är därför av föga praktiskt intresse. Den lär aldrig i sin teoretiska form leda till att tillämpning av reglerna aktualiseras.

Eftersom det är svårt att ens teoretiskt tänka sig en situation där kännedom om ett förhållande uppstår innan förhållandet inträffat bör det näst sista fallet ovan hänföras till någon av de återstående punkterna. En aldrig så bra gissning om att det i framtiden kommer att inträffa en omständighet kan således inte leda till att reglerna tillämpas. Alternativet för parten är ju här att inte ingå något avtal. Jag bortser därför i fortsättningen från de båda sista fallen i uppräkningen ovan.

Däremot måste de andra situationerna beröras något. I och med att stoppningsrätten fungerar som ett påtryckningsmedel för att få motparten att fullgöra sin del av kontraktet kan det tyckas naturligt att det första fallet ovan, att omständigheter som en part har kännedom om redan före köpet, inte skall medföra någon rätt att utöva påtryckning. En part ingår då avtalet på egen risk och får säkra sig på annat sätt. Det är alltså inte rimligt att denne senare med hjälp av stoppningsrätten skall kunna komma ur en

dålig sits som han eller hon med öppna ögon gått in i.[87] Sådana omständigheter fångas upp av andra regler som till exempel förutsättningsläran och omöjlighetsläran. Kännedomen om en sådan omständighet måste bedömas utifrån dessa regler och bör således inte omfattas av stoppningsrätten.[88]

De ovan nämnda synpunkterna kan tyckas medföra att stoppningsregeln bör vara utformad så att den blir tillämplig endast för fall under punkt tre ovan där omständigheten inträffat efter köpslutet. Ansluter man sig till denna argumentering grundar man sig på en syn som kan karaktäriseras som objektiviserad. Denna inställning grundar sig på synsättet att en part har som utgångspunkt att göra en bedömning av motpartens möjlighet att fullgöra avtalet. Detta sker innan avtalet ingås varför det som därefter inträffar är irrelevant. En part kan därför inte åberopa att han eller hon först efter köpet har fått kännedom om en omständighet som inträffade före köpet.

Emellertid kan man tänka sig situationer där det är mycket tveksamt om den stoppningsgrundande omständigheten förelåg redan före köpet. Ett exempel är insolvens som utgör en glidande utveckling där det är svårt att klart ange när insolvensen uppstod.[89] Det skulle vara en tveksam ordning om en part var tvungen att bevisa att en sådan komplex omständighet som insolvens uppkommit efter köpet när det står klart att kännedom om insolvensen omöjligen kan ha erhållits förrän efter köpet.

Som en mellanlösning framstår det andra fallet ovan där det relevanta inte är när omständigheten inträffat utan när kännedomen om omständigheten inträffar. Om man accepterar detta alternativ intar man ett subjektivt synsättet som inkluderar parternas kännedom om den aktuella händelsen. Enligt min mening ger det senare synsättet en mera nyanserad bedömning, men innebär också en mera komplex tolkning av regeln där man måste ta hänsyn till en parts subjektiva kunskap. Den är därför svårare att hantera i det praktiska livet. Om man fullföljer denna tanke skulle stoppningsregeln bli tillämplig på fall där omständigheten kan ha förelegat före köpet men visar sig först efter köpet. Ändamålet med att utforma regeln på detta sätt skulle som jag förstår det vara att underlätta för den part som åberopade stoppning genom att ta bort grunden för motpartens invändning om att omständigheten förelegat redan före köpslutet eftersom motparten inte kunnat prestera till en part i ett annat köpförhållande.[90]

---

[87] Ramberg, Köplagen s. 587.

[88] Så resonerade en del delegater vid Wienkonferensen, se O.R. s. 376.

[89] Detta skeende beskriver jag kort i avsnitt 8.2.4.

[90] Se också Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 92.

8.3.2 Andra problemet: uttryckssätt för tidskravet beträffande kännedomen

Ett andra problem som måste uppmärksammas är att sambandet mellan den stoppningsgrundande omständigheten och kännedomen om denna har uttryckts något olika i de nya köprättsliga regelverken. För konventionens om internationella köp av lösa saker del innebär det att bestämmelsen fått en utformning som innehåller en inre spänning i det att det där använda uttryckssättet avser både en retrospektiv syn på kännedomskravet beträffande stoppningsgrunden och en prognossyn beträffande sannolikheten för motpartens bristande uppfyllelse. I den svenska lagen håller man isär dessa båda frågor.

För att kunna diskutera detta problem är det nödvändigt att redovisa texten i bestämmelserna i här aktuella delar. Artikel 71(1) CISG har följande formulering.

> A party may suspend the performance of his obligation if, after the conclusion of the contract, it *becomes apparent* that the other party will not perform ...

Mot detta skiljer sig denna svenska lagtexten ganska markant. Av 61 § första stycket köplagen framgår följande.

> *Visar* det sig efter köpet [att vissa förhållanden föreligger på en parts sida], att det finns *starka skäl att anta* att han inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser, ...

Den svenska köplagen[91] måste enligt min mening anses vara klarare i detta avseende eftersom man håller isär det retrospektiva *kännedomskravet* (visar) och beviskravet för *prognosen* för det befarade avtalsbrottet (starka skäl att anta).

Det är däremot enligt min mening inte helt naturligt att låta uttrycket "becomes apparent", eller det motsvarande svenska uttrycket i översättningen,[92] syfta både på det kännedomskrav som finns i regeln och det prognoskrav som uppställs. Emellertid måste texten i konventionen läsas som två separata delar med uttrycket "becomes apparent" som sammanfogande fras.[93]

---

[91] Den norska köplagen har här fått en i princip likadan utformning som konventionen om internationella köp av lösa saker. I den norska texten har detta fått följande språkliga dräkt. "Dersom det etter kjøpet *framgår* av en parts..."

[92] Texten, hämtad från prop. 1986/87:128, lyder i den svenska översättningen av konventionen om internationella köp av lösa saker på följande sätt. "...om det efter köpet visar sig" att den andra parten inte kommer att fullgöra en väsentlig del av sin prestation på grund av vissa uppräknade omständigheter.

[93] En historisk undersökning av förarbetena till de internationella konventionerna om köp visar att dagens uttrycksätt utformats olyckligt genom en sammanblandning av två olika behov. I föregångaren uniforma köplagen är dessa behov uppdelade i två olika uttryck. Kännedomskravet uttrycktes så att suspension av en parts prestation fick

8.3.3 Från konkurs till insolvens som inte kommit till uttryck i konkursbeslut

Med en regel som endast beaktar omständigheter som manifesterats i en handling eller ett beslut såsom konkurs, ackordsförhandling, att part saknar utmätningsbara tillgångar eller har inställt sina betalningar, är det naturligt att stoppningsrätten kommer till användning endast om manifestationen sker efter köpet. Emellertid uppstår en glidning när man även tar hänsyn till omständigheter som inte manifesterats på detta sätt. Detta framgår av den historiska utvecklingen när stoppningsreglerna gick från att endast vara aktuella vid konkurs och ackord till att också omfatta annan insolvens.

Av 1903 års förslag till köplag framgår att obeståndet för att vara stoppningsgrundande skulle ha uppkommit efter köpet oavsett om detta manifesterats eller ej.[94] Högsta domstolen kritiserade dock förslaget i sitt remissvar och ansåg att det var inkonsekvent.[95] Även i sådana fall där obeståndet manifesterats efter köpet kunde det ju ha förelegat redan före köpet. Varför skulle inte fall där obeståndet inte manifesterats före köpet vara relevant under förutsättning att det visade sig först efter köpet? Lagtexten utformades i enlighet med Högsta domstolens synpunkter.

Detta innebar att köparen efter köpet måste ha *funnits* vara på sådant obestånd, att det måste antas, att köpeskillingen inte kunde betalas på ett riktigt sätt. Också de övriga skandinaviska länderna följde samma linje.[96] Detta innebar att även omständigheter som förelåg före köpslutet skulle beaktas vid bedömningen. Det viktiga var att dessa visade sig först efter köpet.

Även enligt uniforma köplagen kan en omständighet som inte manifesterats genom särskilt beslut medföra att stoppningsrätten kan utövas. Vid utarbetandet av konventionen uppmärksammades dock inte frågan när den stoppningsgrundande omständigheten måste föreligga. I artikel 73 ULIS anges endast att motpartens ekonomiska situation "appears to have become" försämrad på visst sätt för att stoppningsrätten skall kunna utövas. I litteraturen har detta tolkats på olika sätt. Vissa författare har tolkat uttrycket som om stoppningsrätt förelåg för omständigheter som fanns redan vid köpslutet.[97] Detta har av andra betecknats som tveksamt.[98]

---

ske när som helst efter köpet om den andres situation "appeared to have become" svår på ett visst angivet sätt varefter prognoskravet därefter lades till med "that there is good grounds to conclude" att riktig prestation inte skulle ske.

[94] Se förslaget 39 § i NJA 1906 II s. 69.

[95] NJA 1906 II s. 72-73.

[96] Almén § 39 i not 87.

[97] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 9 och Cohn ICLQ s. 526.

[98] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 13 i not 30 och Mertens & Rehbinder Art. 73 Rn. 6.

8.3.4 Hur man får kännedom om stoppningsgrunden

Frågan om vid vilken tidpunkt kännedom om de omständigheter som kan leda till stoppningsrätt skall föreligga för tillämpning av stoppningsrätten, var vid utarbetandet av konventionen om internationella köp av lösa saker omdebatterad.[99] Man skulle kunna förvänta sig att bestämmelsen utformades på ett klarare sätt mot bakgrund av oklarheten kring regleringen i den äldre konventionen. Regeln utformades också så att det står klart att den omständighet som åberopas till stöd för stoppningsrätten måste *visa sig* efter köpet. Den stoppande parten kan utöva stoppningen så snart han eller hon får reda på omständigheten.[100] Däremot kan man enligt min mening ifrågasätta om regeln blev så mycket enklare att tillämpa på grund av detta.

(i) Tillkomsten av kännedomsregeln

Tillkomsthistorien av regeln i konventionen om internationella köp av lösa saker är av intresse för den rätta förståelsen av bestämmelsen om stoppningsrätten. Det framgår av denna att det är tidpunkten för när kännedom föreligger om den stoppningsgrundande omständigheten – inte tidpunkten för när omständigheten föreligger – som är avgörande för huruvida stoppningsrätten skall kunna utövas.

> Enligt 1978 års konventionsförslag[101] hade stoppningsregeln utformats så att en prestation kunde ställas in om det fanns goda grunder att anta att den andra parten inte skulle fullgöra sin del av kontraktet. I förslaget fanns en klar indikation på att kännedom som uppnåtts efter köpet, om en omständighet som förelåg före köpet, inte skulle kunna ligga till grund för stoppning; också omständigheten måste ha uppkommit efter köpet. Vid det fortsatta arbetet med konventionen ifrågasattes om inte en parts kännedom om stoppningsgrunden var avgörande för utövande av stoppningsrätt. Vid förhandlingar inom UNCITRAL framkom att det förelåg viss enighet om att kunskap om förhållandet som grundade stoppningsrätt även skulle få betydelse för sådana omständigheter som inträffat före köpet. För att få till en text som kunde godtas på denna punkt framlades från tysk sida ett förslag till tillägg till paragrafen.[102] Också de flesta delegater vid diplomatkonferensen i Wien ansåg detta vara en godtagbar lösning.[103] Det tyska förslaget vann således gehör och i texten infördes rekvisitet "if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent". Texten ändrades således endast som ett förtydligande för att få fram att kännedom om omständigheten kunde uppstå också efter köpet.[104]

---

[99] O.R. s. 374. Se också Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 92.

[100] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem, Art. 71 Rn. 14.

[101] O.R. s. 5, artikel 62, som slutligen fick nummer 71 återfinns på sidan 12.

[102] O.R. s. 129 f.

[103] Bennet i Bianca & Bonell s. 516

[104] O.R. s. 374 para. 41.

Genom utformningen har man uteslutit tillämpningen av nationella regler om misstag beträffande motpartens möjligheter att prestera.[105] Detta mötte visst motstånd vid diplomatkonferensen[106] men det slutliga förslaget utarbetades i enlighet härmed. Tolkningen av reglerna i det enskilda fallet bör alltså bygga på att en person som inte undersöker motpartens möjlighet att fullgöra sin del av avtalet, kan inte åberopa vad han eller hon bort upptäcka vid en sådan undersökning. Denna utgångspunkt är inte direkt uttalad i konventionen men får ändå sägas framgå av konventionens uppbyggnad.[107] Detta ger en part anledning att skaffa sig kunskap om motpartens möjligheter att prestera, t.ex. genom en undersökning av motpartens ekonomi.[108]

Slutsatsen blir att den slutliga utformningen av texten innebär att en part kan åberopa en omständighet som förelåg redan vid köpet, under förutsättning att parten inte hade kännedom, och inte heller borde fått kännedom, om omständigheten förrän efter köpet.[109] Stoppningsrätt föreligger således om omständigheten blev känd först efter köpslutet.[110]

(ii) Part måste själv undersöka om det föreligger omständigheter som medför stoppningsrätt

På samma sätt som enligt konventionen om internationella köp av lösa saker torde man kunna lägga kännedom om den stoppningsgrundande omständigheten som uppkommer efter köpet till grund för en tillämpning av stoppningsregeln även enligt nordisk rätt. I de svenska förarbetena till köplagen[111] sägs att utgångspunkten är att bara sådana förhållanden som visar sig efter avtalsslutet får betydelse för rätten att ställa in fullgörelsen. Det sägs vidare att en part inte kan åberopa regeln när han eller hon redan före köpet kände till förhållandena. Det är således inte nödvändigt att det inträffat en faktisk förändring efter köpet men det skall ha visat sig först efter köpet.[112] Detta är klara uttalanden som inte kan missförstås.

För att stoppningsrätten skall falla bort räcker det med en relativ kännedom hos en part, dvs. att parten borde ha haft kännedom om den

---

[105] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 93 och Honnold § 388 i not 2

[106] O.R. s. 376.

[107] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 15.

[108] Jfr diskussionen i litteraturen beträffande upplysnings- kontra undersökningsplikt Martinson i JT 1992/93 s. 436, Håstad i JT 1992/93 s. 607, Lindskog i SvJT 1993 s. 97, Lehrberg i SvJT 1990 s. 543, Hultmark, Upplysningsplikt *passim*, särskilt s. 40 och Kihlman s. 183 ff.

[109] O.R. s. 374.

[110] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 93.

[111] Prop. 1988/89:76 s. 177.

[112] Gomard & Rechnagel s. 201.

aktuella omständigheten.[113] Detta följer förutom av praxis,[114] också av texten i 61 § köplagen som talar om en omständighet som "visar sig" efter köpet; dvs. inte inses, uppkommer eller inträder. Ett starkare argument för att upprätthålla en regel med innebörd att en part borde ha haft kännedom om den stoppningsgrundande omständigheten, är att det annars skulle vara lätt för parten att utöva stoppningsrätt. Vidare bör man, med hänsyn till hur reglerna i konventionen om internationella köp av lösa saker framarbetats,[115] vid tolkning av regeln använda en så objektiv metod som möjligt. Detta erhålls om den relativa regeln tillåts slå igenom.[116]

Genom att en parts möjlighet att utöva stoppningsrätt bortfaller om denne borde ha haft kännedom om den stoppningsgrundande omständligheten kan man säga att reglerna leder till att en part åläggs ett aktsamhetskrav. Är parten inte aktsam i detta avseende får han eller hon stå sitt kast när motprestationen riskerar att utebli. Ju mer tveksam säljaren är desto noggrannare undersökningar bör vidtas.

Det finns i artikel 7(2) CISG viss vägledning för hur långtgående undersökningen måste vara. Enligt bestämmelsen skall de allmänna principerna om undersökning i konventionen vara vägledande. Förutsatt att det går att utkristallisera sådana principer för stoppningsrätten skall undersökningen göras på ett sådant sätt att den uppfyller vad andra förnuftiga personer skulle göra i en motsvarande situation. Detta framgår av artikel 8(2) CISG.

> I UNILEX D.1997-1.1 ansågs parternas förhandlingar beträffande återleverans medföra att de hade avvikit från regleringen i artikel 71 CISG. I detta sammanhang hade parterna inte diskuterat att tidigare skulder genast skulle betalas. Köparen skulle med hänsyn till god sed i affärsförhållandet kunna lita till att säljaren inte höll inne sin prestation på grund av andra uteblivna betalningar än de som var föremål för förhandlingar.

I nordisk praxis finns vissa domar som behandlar frågan om säljarens kännedom.[117] Dessa rör tillämpningen av den skandinaviska köplagen och har således direkt betydelse endast för dansk del. De visar dock på ett par situationer som enligt min mening även kan vara av intresse för tolkningen av stoppningsregeln i de nordiska köplagarna. I ett av fallen behandlas en möjlighet att ta reda på om stoppningsrätten föreligger.

---

[113] Bergem & Rognlien s. 301-302, Ramberg, Köplagen s. 587, *Televisionsapparaterna* UfR 1985 s. 172 (DH), Förslag till lag om köp och byte av lös egendom 1894 s. 99 och Ussing, Køb s. 101.

[114] Se nedan angående *Halmfallet* UfR 1945 s. 363 (VL) där det uttalades att säljaren borde ha haft kännedom om den aktuella omständigheten.

[115] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 93.

[116] Hur långt relativiteten skall anses gå är dock oklart. Se Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 94 och Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 15.

[117] Domarna är *Halmfallet* UfR 1945 s. 363 (VL) och *Televisionsapparaterna* UfR 1985 s. 172 (DH).

> Den senaste domen är *Televisionsapparaterna* UfR 1985 s. 172 (DH). De faktiska omständigheterna var följande. Ett danskt exportbolag Bang & Olufsen Stuer hade ett löpande mellanhavande med ett belgiskt importföretag Bang & Olufsen Bruxell. Leveranserna skedde enligt Ex works-villkor exportföretagets lager Stuer. Det var klart att ett belgiskt speditionsföretag Zeigler skulle ta emot varorna från den danska transportfirman Leman. Efter att Bang & Olufsen Stuer mottagit ett telefax den 28 november 1979 avhämtades ett parti televisionsapparater för transport till Belgien. Vid denna tidpunkt var det folk från Bang & Olufsen Stuer i Belgien för att undersöka ekonomin i det Belgiska importföretaget. Det visade sig att det förelåg ett betydande negativt egenkapital. På grund härav sände Bang & Olufsen Stuer ett telex till Leman av vilket det framgick att varorna skulle läggas upp hos Zeigler och inte fick utlämnas till Bang & Olufsen Bruxell. Detta intogs också på CMR-fraktsedeln som utställdes för transporten. Däremot meddelades inte detsamma till Zeigler. Varorna levererades den 3 december 1997 till Bang & Olufsen Bruxell. Bolaget trädde i likvidation den 20 december 1979 och gick senare i konkurs. Bang & Olufsen Stuer stämde både speditionsfirman och transportföretaget och yrkade ersättning för den förlust bolaget åsamkats genom att varorna lämnades ut till köparen. Sø- og Handelsretten biföll talan. I Højesteret framkom att den revision som Bang & Olufsen Stuer vidtagit beträffande Bang & Olufsen Bruxell avslutades den 29 november 1979. Denna visade att det redan den 31 maj 1979 förelåg ett betydande negativt egenkapital. En revisionsrapport om detta avlämnades till Bang & Olufsen Stuer den 30 november 1979. *Højesteret* fann att både speditörs- och transportföretaget var ansvariga som transportörer för den skada som uppkommit genom utlämnandet. Emellertid kunde Bang & Olufsen Stuer inte anses ha gottgjort att det lidit någon skada. Detta grundade man på att Bang & Olufsen Bruxell under alla förhållanden hade rätt att utfå varorna. Vid köpet hade Bang & Olufsen Stuer kunskap, eller borde ha haft kunskap, om de förhållanden som åberopades till grund för stoppningsrätt. Därför förelåg inte förutsättningar för sådan rätt.

I fallet *Televisionsapparaterna* UfR 1985 s. 172 (DH) uttalas tydligt att en omständighet som någon part borde ha vetat om när avtalet sluts inte kan åberopas till stöd för stoppningsrätten. Bevisfrågan i fallet var klar eftersom det framkom att revision i köparbolaget hade skett i samband med köpet. Revisionen var avslutad i sådan tid att säljaren kunde anses ha haft kännedom om förhållandena så tidigt att stoppningsrätten inte kunde utövas.

Det kan enligt min mening inte vara nödvändigt att en part skall göra så grundliga undersökningar av motpartens ekonomiska läge som att granska handelsböcker för att ha kvar sin stoppningsrätt. Om en sådan undersökning vidtas inträder dock följder av den kunskap som uppnås.[118] Omständigheterna kan t.ex. vara sådana att parten måste gå vidare med sin undersökning om oklarheter visar sig.

> Det skall dock framhållas att nordisk rätt på denna punkt går något isär. Enligt dansk rätt kan inte köplagen tillämpas om säljaren hade kännedom eller borde

[118] Detta är också fallet vid andra faktiska undersökningar, se t.ex. 20 § köplagen.

ha haft kännedom om insolvens redan före köpet. Däremot kan kännedom inte utesluta tillämpning av § 54 i den danska konkurslagen, om köparen efter köpet men före leverans av godset går i konkurs. Konkurslagens regler är på denna punkt uppbyggda på ett annat sätt än köplagens. Det räcker med att fullgörelsen inte är uppfylld när konkursen inträder för att konkursreglerna om stoppning skall kunna användas.[119] Rättsläget torde vara annorlunda i övriga Norden. För norsk rätts del finns för denna situation generella regler i täckningslagen. Dessa regler tillämpas dock på ett motsvarande sätt som reglerna i köplagen.[120] I § 7-2 täckningslagen anges också att det efter köpet visar sig att gäldenären inte kan betala. Således synes norsk rätt ansluta sig till svensk och finländsk rättsuppfattning även utanför området för köplagen.

(iii) Betydelsen av upplysningar och kännedom före köpet

Även om kännedom före köpet utesluter tillämpning av stoppningsreglerna kan det vara av intresse att fastställa i vilket avseende kännedom föreligger. För det fall den relevanta omständigheten är känd för parten redan vid köpet kan den alltså inte åberopas till stöd för stoppningsrätten i ett senare skede. Kännedom om en omständighet som förelåg före köpet kan dock påverka bedömningen även beträffande omständigheter som inträffar efter köpet men får då en annan innebörd. För tillgång till stoppningsrätt under sådana förhållanden måste någon ytterligare omständighet inträffa efter köpet som förvärrar situationen på ett sådant sätt att det går att tala om att ett nytt läge inträder med risk för avtalsbrott.

Det föreligger normalt sett ingen plikt för en part om att upplysa motparten om sina möjligheter att uppfylla sin prestation. Det skall dock uppmärksammas att sådana upplysningar kan få betydelse. Genom att upplysa motparten om sina svårigheter redan vid avtalets ingående kan denne inte utöva stoppningsrätt såvida inte förhållandena försämras ytterligare efter köpslutet.[121]

Avslutningsvis kan här lämnas ett exempel på fall där en parts kännedom om den stoppningsgrundande omständigheten före köpet avskar möjligheten att utöva stoppning.[122] Detta fall rörde dock endast stoppningsrätt indirekt men kan ändå sägas ha betydelse för kännedomen om stoppningsgrunden.

Rättsfallet är *Halmfallet* UfR 1945 s. 363 (VL). Omständigheterna var följande. Genom kontrakt i november 1941 och februari 1942 ingick säljaren avtal med köparen om att leverera halm. För dessa leveranser hade säljaren en fordran på 3 400 kr. Trots detta gick han med på att leverera ytterligare 62 ton halm mot betalning "netto kassa". I maj 1942 annulerade säljaren leveransen eftersom det utestod ca 2 000 kr av betalningen för de tidigare leveranserna. Eftersom

---

[119] Munch s. 368.

[120] Ot.prp. nr 50 (1980-81) s. 181.

[121] Se UNILEX D.1997-1.1.

[122] *Halmfallet* UfR 1945 s. 363.

> det senaste kontraktet var ingånget efter att de båda tidigare fullgjorts menade *Vestre Landsret* att hävning inte kunde ske enligt bestämmelserna om hävning vid successiva transporter. Detta är gott nog. Men Landsreten gjorde ett tillägg som är intressant ur stoppningssynpunkt. Rätten uttalade nämligen vidare att reglerna om stoppningsrätt inte var åberopade av säljaren. Därför menade Landsreten att kontraktet inte kunde annuleras.

Halmfallet UfR 1945 s. 363 (VL) ger intryck av att rätten menade att reglerna om stoppning kunde ha lett till en annan utgång av fallet om de hade åberopats. Detta kan jag dock inte se vara en riktig tolkning.[123] Om en säljare ingår ett avtal med en köpare trots att vissa betalningar för hans eller hennes fordringar mot köparen är utestående kan dessa omständigheter aldrig ligga till grund stoppningsrätt. Säljarens kännedomen om den uteblivna betalningen behöver inte diskuteras. Säljaren skulle därför i *Halmfallet* enligt min mening inte ha vunnit någon framgång genom att åberopa reglerna om stoppningsrätt.

(iv) Bevisfrågor beträffande tidpunkten för när kännedom uppkommer

I de praktiska situationer där frågan uppkommer är det den stoppande parten som bemöts med en invändning om att han eller hon hade kännedom om det stoppningsgrundande förhållandet redan före köpet. I enlighet med vad som anförts tidigare[124] om allmänna regler beträffande *bevisbördan* bör denna läggas på ett sådant sätt att den bidrar till att uppfylla den civilrättsliga regelns syfte så väl som möjligt.

Som framgått är det den som åberopar den stoppningsgrundande omständigheten som skall bevisa att en sådan omständighet föreligger. När det gäller tidpunkten för när kännedomen om omständigheten uppkom skulle det vara alltför strängt om samma part hade att bevisa att kännedom inte förelåg redan vid köpet. Svårigheterna att bevisa att en omständighet inte förelåg är betydande. Enligt min mening bör därför den som åberopar att motparten hade sådan kännedom också ha bevisbördan för detta förhållande. Har säljaren stoppat godset är det köparen som måste åberopa att säljaren redan vid avtalstillfället hade kännedom om omständigheten som ligger till grund för utövandet av stoppningsrätten. Följaktligen är det också köparen som har bevisbördan för detta.

Det *beviskrav* som uppställs för att konstatera att sådan kännedom föreligger är det normala kravet som gäller för tvistemål i allmänhet.[125]

Det skall dock åter framhållas att det för kännedom räcker med att parten borde ha haft kännedom om en viss omständighet. Detta innebär i realiteten en bevislättnad. Det är inte fråga om en motparts kännedom i det enskilda fallet som skall bevisas. Det räcker att det framkommer att

---

[123] Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 683.

[124] Se avsnitt 8.2.2.

[125] Ett svagt stöd för detta finns i *Televisionsapparaterna* UfR 1985 s. 172 (DH).

vilken kunnig och förståndig part som helst borde ha haft kännedom om saken.

Slutligen skall något sägas om vilka specifika krav som kan uppställas för att man skall kunna säga att en part har kännedom om en omständighet. Denna fråga diskuterades inte uttryckligen vid Wienkonferensen. Det har hävdats att måttliga krav bör ställas på den stoppande partens insikter.[126] En utgångspunkt som diskuterats är att man jämför med vad som är allmänt känt i affärskretsar.[127] Detta bör emellertid preciseras till vissa bestämda branscher.[128] Den begränsningen verkar rimlig med tanke på att det måste vara hart när omöjligt för affärsmän inom t.ex. petroleumssektorn att hålla sig à jour med affärshändelser och marknadspåverkande händelser inom datorsektorn. Det ligger i sakens natur att en part som verkar endast inom en viss bransch, t.ex. en råvarubörs bör veta samma saker som andra aktörer i branschen. Det kan således normalt inte vara aktuellt att beakta en invändning från en part om att denne inte vetat om att motparten varit i konkurs redan vid köpslutet. Vid internationella handel får man förutsätta att sådan kännedom föreligger även om konkursen inträffat i ett land långt från hemlandet. För ett sådant synsätt talar också att just konkurser offentliggörs i de flesta länder. Andra stoppningsgrunder kan dock vara svåra att hålla sig informerade om.

Det har vidare ifrågasatts om kännedom inom samma koncern, i den anlitade banken eller liknande kan tillräknas en part som egen kännedom om ett förhållande.[129] Enligt min mening kan sådan kännedom mycket väl komma att beaktas. Det bör dock krävas att andra goda aktörer i branschen har möjlighet att uppfatta förhållandet.[130]

8.4 Prognoskravet för utebliven uppfyllelse

För att en part skall kunna utöva stoppningsrätt krävs att det finns *starka skäl att anta* att motparten inte kommer att fullgöra en väsentlig del av sin prestation. Det är således fråga om en prognos beträffande sannolikheten för att en händelse skall inträffa i framtiden. Det kan diskuteras hur man skall se på prognoser av detta slag. Det är klart att en prognos, liksom bevisvärdering i allmänhet, utgår från ett eller flera fakta. Utifrån dessa fakta skall man dra slutsatser beträffande sannolikheten av ett annat faktum.

---

[126] Ramberg, Köplagen s. 588.

[127] Cohn ICLQ 1974 s. 526 gör detta beträffande motsvarande stadgande i uniforma köplagen. Viss tvekan hur det förhåller sig med konventionen om internationella köp av lösa saker i detta avseende framgår av Bennet i Bianca & Bonell s. 524.

[128] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 15 med hänvisningar.

[129] Dotevall s. 244 ff.

[130] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 94.

8.4.1 Bakgrunden till prognostänkandet

Vad ligger det för skäl bakom införandet av ett prognostänkande i stoppningsreglerna? En prognosbedömning är inte på alla punkter detsamma som bevisvärdering av redan inträffade fakta. När domstolen har att bedöma bevisning på vanligt sätt är det fråga om en titt i backspegeln: Vad har hänt?

Ett sådant bakåtriktat synsätt är inte möjligt när man har att göra med ett anteciperat avtalsbrott. Detta beror på att det i sådana fall inte är fråga om att konstatera om det faktiskt skett en avvikelse från kontraktet. I stället skall det avgöras om det i framtiden finns risk för att det kommer att ske en sådan avvikelse. Vid en bedömning av sannolikheten av en framtida händelse kan man inte stanna vid frågan vad som hänt. Man måste gå vidare och fråga sig huruvida de i dag föreliggande omständigheterna kan leda till förutsägelser om framtiden. En framåtriktad bevisbedömning kan i allmänhet inte uppnå samma stadga som en bevisbedömningen av redan inträffade fakta. Det är en svaghet som finns vid allt prognostänkande.

Ett problem med prognoser har att göra med vem som skall göra dem. Enligt stoppningsregeln är det den som utövar stoppning som har att ta ställning till huruvida han eller hon kan förutse att icke-uppfyllelse skall ske. För att inte denna bedömning skall bli alltför subjektiv måste vissa restriktioner finnas. En sådan restriktion är att stoppningsrätten utövas på den utövande partens risk. Det är denna part som genom en felbedömning kan komma i dröjsmål. En andra restriktion är att bedömningen inte skall grundas på den stoppande partens egen uppfattning om ett framtida händelseförlopp. Vid utformningen av stoppningsbestämmelserna var denna restriktion föremål för särskild uppmärksamhet vilket jag återkommer till strax.

8.4.2 Vilka krav som kan ställas på prognosen

De krav som ställs på prognosen kan ses som beviskrav för att man skall kunna uttala sig om en framtida icke-uppfyllelse. I de nuvarande bestämmelserna har detta krav formulerats genom uttrycket "starka skäl att anta" eller motsvarande engelska uttryck "becomes apparent".

(i) Tillkomsthistorien av prognoskravet

Den process som ledde fram till det nuvarande prognoskravet illustrerar väl de svårigheter som ligger i att på ett internationellt plan ha en samsyn beträffande bevisfrågor. Olika missuppfattningar beträffande vad som avses med olika uttryckssätt är vanligt förekommande samtidigt som olika nationella intressen gör sig gällande.

Bakgrunden till det nuvarande kravet finns i de tidigare reglerna för internationella köp. Enligt den uniforma köplagen uttrycks beviskravet för prognosen så att stoppningsomständigheterna skall ge "good reasons to fear" ett framtida avtalsbrott. Denna formulering kritiserades som för subjektiv till förmån för den som bedömde omständigheten. Vid revisionsarbetet framfördes krav på en mera objektiv regel och kravet ersattes med uttrycket "gives reasonable grounds to conclude" att motpartens prestation inte skulle fullgöras.[131]

Vid det fortsatta arbetet ströks så ordet "resonable" vilket fick till följd att det var nog att det förelåg grunder för antagande om ett framtida avtalsbrott. Emellertid åtföljdes detta förslag av ett annat som begränsade möjligheterna att stoppa godset till fall där "it is resonable to do so".[132] I det förslag som låg till grund för Wienkonferensen ändrades kravet på antagandet om det befarade avtalsbrottet. Uttrycket formulerades så att det skulle föreligga "good grounds to conclude" att motparten inte skulle fullgöra en väsentlig del av sin prestation.[133]

Vid Wienkonferensen 1980 utsattes utkastet till konvention åter för kritik. Regeln ansågs ha stor betydelse för utvecklingsländerna men dess utformning var i vissa avseenden mindre lyckad.[134] Vissa menade att reglerna om stoppningsrätt fortfarande var utformade på ett sätt som gav den stoppandes subjektiva uppfattning för stort utrymme. En ekonomiskt starkare part kunde utsätta en svagare part för påtryckningar att lämna säkerhet eller ställa garantier. Invändningarna riktade sig framför allt mot uttrycket "good grounds to conclude".[135]

Utvecklingsländerna såg också reglerna om stoppning och hävning vid befarat avtalsbrott som en gemensam påföljd vilken slog för hårt mot vissa parter.[136] Det framfördes därför ett förslag om sammanjämkning av stoppningsregeln i artikel 71 CISG och hävningsregeln i artikel 72 CISG vid befarat avtalsbrott.[137] Förslaget vann i slutänden inte gehör.[138] Det ledde emellertid fram till att en arbetsgrupp tillsattes för att arbeta vidare med frågan. I den slutliga texten behöll man "it becomes apparent" från den

---

[131] Honnold, Documentary History s. 184 och Uncitral Yearbook V 1974 s. 38.

[132] Uncitral Yearbook VII s. 94.

[133] Uncitral Yearbook VIII s. 19.

[134] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 92 samt O.R. s. 375 para. 54 och s. 419 para. 54.

[135] O.R. s. 376. Se också Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 92.

[136] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 93 menar att motståndet mot reglerna på denna punkt byggde på en missuppfattning.

[137] Förslaget kom från den egyptiska delegationen, Honnold, Documentary History s. 701 para. 10.

[138] Lika röster avgjorde till förslagets nackdel, se O.R. s. 422 para. 22.

tidigare texten.[139] Detta syftar till att ge texten en mera objektiv tillämpning.[140] Däremot innebär den inte att en rent objektiv tillämpning skall ske så att endast faktisk vetskap skall krävas för att regeln skall kunna åberopas med framgång. Det finns anledning att framhålla att dessa olika formuleringar av prognoskravet – "good grounds to conclude" respektive "it becomes apparent" – knappast ger någon grund för att semantiskt avgöra vilken grad av subjektivitet som kan anläggas.[141]

(ii) Några prognoskrav

De krav som numera kan ställas på en prognos för att motparten inte kommer att fullgöra en väsentlig del av sin prestation anges i konventionen om internationella köp av lösa saker till "it becomes apparent".[142] I den svenska köplagen används uttrycket "starka skäl att anta". De bakomliggande skälen till varför dessa krav uppställdes framgår som jag ovan redovisat inte klart av förarbetena till bestämmelserna.[143] Det beror till stor del på att man efter avfärdandet av sammanjämkningsförslaget åter bröt isär reglerna i artikel 71 CISG om stoppningsrätt respektive artikel 72 CISG om hävning vid anteciperat avtalsbrott och inriktade arbetet på att få en någorlunda balans mellan kraven i de nämnda artiklarna. Texten skulle uttrycka ett högre krav i den senare artikeln än i den förra.[144] Kraven enligt konventionen om internationella köp av lösa saker är något olika utformade i skilda regler för anteciperat avtalsbrott. Genom en jämförelse mellan kraven i konventionen kan man dock få viss ledning. Följande uttryckssätt finns upptagna i reglerna.

- Art. 71 it becomes apparent
- Art. 72 it is clear
- Art. 73(2) good grounds to conclude

Vid en jämförelse mellan dessa olika uttryck framträder en någorlunda klar bild för att prognosen skall kunna utföras vid olika anteciperade avtalsbrott. Det kan konstateras att uttrycket "it is clear" ger det strängaste kravet. Hur det förhåller sig mellan de övriga kraven måste avgöras efter

---

[139] Honnold, Documentary History s. 702 para. 14. Tidigare hade det uttryckts "it appears".

[140] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 15 med ytterligare hänvisningar samt Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 94.

[141] Se uttalandet från den kanadensiska delegaten O.R. 433.

[142] I den svenska översättningen används orden "visar sig" och i den norska lagen "framgår".

[143] O.R. s. 431-433, Honnold, Documentary History s. 653-654 para. 3-21 och 104-106. Se om motståndet mot reglerna Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 92 f.

[144] O.R. s. 432 och Honnold, Documentary History s. 653. Se särskilt Honnolds och Rognliens utläggningar para. 105-106.

en analys av respektive bestämmelse. Vilka krav som bör ställas på den prognos som skall göras i samband med att stoppningsrätten utövas har varit föremål för omfattande diskussioner och gått i olika riktningar.

En uppfattning är att prognoserna görs oberoende av varandra enligt de olika stadgandena.[145] Grunden för denna mening är, såvitt jag kan förstå, att det som skall förutses är så olika att det inte finns några jämförbara parametrar. Detta skulle alltså medföra att det inte är samma förhållanden som skall bedömas. Någon närmare jämförelse mellan de olika artiklarna är därför varken önskvärd eller möjlig.

Andra förklaringar utgår från att det finns ett samband mellan artiklarnas uttrycksätt. En möjlighet är att studera det samband som föreligger på rättsfaktumsidan.[146] Artikel 73(2) CISG om hävning av framtida successiva leveranser förutsätter för sin tillämpning att det redan föreligger ett avtalsbrott beträffande en av flera leveranser. Något sådant krav finns inte beträffande stoppning eller hävning enligt artikel 71 och 72 CISG. I och med att man undviker att bedöma avtalsbrottets allvarlighet uppstår en mera flexibel standard enligt artikel 73(2) CISG. Utformningen av denna bestämmelse skulle också medföra att beviskravet är det lägsta.

Vidare kan konstateras att kravet i artikel 71 CISG är lägre än det i artikel 72 CISG eftersom det knappast kan ställas högre krav än att det är klart att ett avtalsbrott kan befaras.[147] Skalan beträffande beviskravets stränghet skulle då gå från artikel 73(2) CISG med det lägsta kravet över artikel 71 CISG vidare till artikel till 72 CISG som det strängaste.

För att försöka finna fram till en tillämpbar mall för bedömning av vilka krav som kan ställas har gjorts försök att etablera riktlinjer utifrån en gradering av de påföljder som de olika reglerna lämnar till den stoppande parten.[148] Således kan det konstateras att hävning är en allvarligare påföljd än stoppning. Kravet för hävning enligt artikel 72 och 73 CISG skulle därför vara högre än för stoppning enligt artikel 71 CISG. På motsvarande sätt kan man säga att total hävning av avtalet (artikel 72 CISG) måste vara en allvarligare påföljd än hävning endast av återstående delar av avtalet (artikel 73 CISG).[149]

Samtliga dessa modeller för fastställande av beviskravet beträffande olika regler är enligt min mening möjliga att acceptera. I praktiken har jag dock svårt att se hur man skall kunna hålla isär olika krav. En omständighet som bör framhållas som exempel på det sagda är att kravet i artikel 73(2) CISG till skillnad från kravet i artikel 71 kvarstod oförändrat även

---

[145] Denna inställning har Bennet i Bianca & Bonell s. 521 f., 528 och 534.

[146] Honnold § 388.

[147] Honnold §§ 388 och 396.

[148] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 73 Rn. 23 och Magnus i Staudinger Art. 72 Rn. 9.

[149] Magnus i Staudinger Art. 73 Rn. 22.

efter Wienkonferensen. I det utkast som lades fram för diplomatkonferensen var kravet i artikel 71 CISG[150] uttryckt på samma sätt som det i artikel 73 CISG: "good grounds to conclude". Några sakliga skäl för ändringen i artikel 71 CISG kan jag inte finna i handlingarna från diplomatkonferensen, annat än att man ville särskilja förutsättningarna i artikel 71 och 72 CISG.

(iii) Prognoskravets förhållande till svensk bevisrätt

Vad innebär då de beviskrav som tas upp i konventionen vid en jämförelse med dess motsvarigheter i den svenska köplagen mot bakgrund av svensk bevisrätt? I den svenska stoppningsregeln används uttrycket "starka skäl att anta" för att uttrycka beviskravet för prognosen. Det bör jämföras med andra uttryck inom bevisrätten. Inom svensk civilrätt förekommer inte frasen "starka skäl att anta" särskilt ofta. Den återfinns såvitt mig är bekant endast i 7, 21, 29 och 47 §§ konsumenttjänstlagen samt i 15 § lagen om handelsagentur och då i samband med liknande prognosregler som den här behandlade.

Det är allmänt vedertaget i svensk lagstiftning att laborera med flera olika termer för beviskravet. Enligt Ekelöf bör användningen av termer begränsas och han själv vill helst använda sviten *antagligt – sannolikt – styrkt eller visat – uppenbart.*[151] Sviten utgör en glidande skala där antagligt anger det lägsta kravet medan uppenbart utgör det högsta. Det normala beviskravet i civilrättsliga tvister är att omtvistade faktiska omständigheter skall styrkas eller visas.

Trots denna rekommendation om färre termer förekommer en rad olika uttryck för att beskriva beviskrav i svensk rätt. Inte ens inom köplagen har man kunnat begränsa uttrycken. För rätten till hävning vid förtida avtalsbrott enligt 62 § används, som nämnts, uttrycket "står det klart" vilket i stort motsvarar uttrycket i artikel 72 CISG.

Om en part vid avtal om successiv leverans gör sig skyldig till avtalsbrott beträffande någon av leveranserna kan hävning ske. Denna rätt ges köparen vid säljarens avtalsbrott om det finns "anledning att anta" att senare leveranser inte kommer att ske på avtalsenligt sätt. Reglerna framgår av 44 § köplagen.

Det omvända förhållandet vid successiva leveranser, dvs. avtalsbrott på köparens sida, behandlas i 56 § andra stycket köplagen. Där har dock beviskravet uttryckts så att säljaren får häva köpet om "det inte saknas anledning att anta" att dröjsmål med betalningen kommer att upprepas på ett sätt som ger rätt till hävning.[152] Någon förklaring till varför beviskravet på detta sätt – med avvikelse från vad som gäller enligt konventionen om

[150] O.R. s. 12 artikel 62.

[151] Ekelöf, Rättegång IV s. 55.

[152] Denna skillnad mellan 44 och 56 §§ var avsiktlig. Se prop. 1988/89:76 s. 169.

internationella köp av lösa saker – gjorts olika beträffande de två situationerna av successiva leveranser ges inte i propositionen. Det uttalas bara att kravet är lägre än vad som gäller för hävning enligt 62 § köplagen.[153]

Beskrivningen visar att det även *inom* varje av Ekelöf använd fras finns olika nivåer i lagtexten. De uttrycks ofta som "får antas", "måste antas" eller "anledning till antagande". Antalet varianter av hur beviskravet antagligt anges i köplagen är således i de beskrivna reglerna tre till antalet. Med hänsyn till att det måste vara stört omöjligt att skilja mellan dessa olika nivåer bör beviskraven uppfattas som någorlunda likvärdiga.[154] Det kan dock finnas anledning att notera att det sker en glidning mellan kraven i olika bestämmelser.

(iv) Försök till gradering av några olika beviskrav i köplagen

Lagrådet var inne på frågor kring beviskrav vid sin granskning av köplagsförslaget.[155] Lagrådet uttalade att den utformning som 61 § köplagen fått[156] medförde ett högre krav än uttrycket "med fog kunnat räkna med" som förekommer i 19 § första stycket och 79 § köplagen. Däremot menade Lagrådet att den utformning som 61 § köplagen fått angav ett lägre krav än det som 62 § köplagen fått genom uttrycket "står klart."

Det är intressant att notera att Lagrådet trots den kritiska inställningen det hade till de differentierade beviskraven inte kom med något förslag till ändringar. Denna passiva inställning sägs grunda sig på att förslaget vilar på nordisk samsyn.[157] I dessa frågor rådde dock inte någon nordiska samsyn eftersom dels kraven vid successiv leverans angivits på skilda sätt, dels prognosen för stoppningsrätt angivits annorlunda i den norska lagen. Möjligen kan det vara riktigt att söka ledning från andra områden inom svensk och nordisk rätt. Emellertid bör man vara försiktig med att dra slutsatser från dessa källor när lagstiftningen – liksom köplagen – bygger på en internationell konvention.

Det kan också vara lämpligt att uppmärksamma att den norska köplagen använder begreppet "framgår" i samband med stoppningsrätten. Huruvida detta enligt ett svenskt synsätt skulle vara strängare än "starka skäl att anta" är svårt att avgöra. Förmodligen medför de olika uttryckssätten inte någon saklig skillnad. I vart fall är en liknande bedömning

---

[153] Se prop. 1988/89:76 s. 150 och 169.

[154] Lagrådet i prop. 1988/89:76 s. 231 f. ifrågasatte om det svenska förslaget inte innebar en språklig övernyansering.

[155] prop. 1988/89:76 s. 231 f.

[156] I Lagrådets yttrande hänvisas till den utformning som 63 § fått vilket dock måste vara en felskrivning eftersom det i den bestämmelsen inte förekommer något sådant beviskrav som Lagrådet berör.

[157] Prop. 1988/89:76 s. 232.

önskvärd mot bakgrund av den gemensamma konventionsgrunden.[158] Utformningen av de norska reglerna är trognare uttryckssättet i konventionen om internationella köp av lösa saker än vad utformning av reglerna i den svenska och finländska lagen är.

Beträffande Lagrådets yttrande kan man vidare uppmärksamma att det i yttrandet gjordes en gradering som följer av de svenska reglerna om beviskrav. Denna tar emellertid inte hänsyn till hur uttrycken i konventionen tillkommit. Jag känner mig därför relativt skeptisk till det värde som Lagrådets gradering eventuellt kan ha. Till detta kommer att Lagrådet inte beaktat nivåerna som anges för bevisning i 44 och 56 §§ köplagen. Mot bakgrund av detta finner jag att yttrandet i denna del inte speglar hela bilden som framträder i lagstiftningen.

Jag skall avslutningsvis göra en gradering av hur jag uppfattar de krav som finns i köplagen, vilka ligger i närheten av det som uppställs för prognoskravet för stoppningsrätten.

"Står det klart" att ett avtalsbrott kommer att ske kan hävning enligt 62 § köplagen ske. Reglerna innebär att det ställts mycket höga krav för hävningspåföljdens inträde. Detta motsvarar vad som gäller enligt artikel 72 CISG.[159] Enligt min mening bör det uppfattas som uppenbart att avtalsbrott skall bli en följd av förhållandena. Det är också naturligt att beviskravet ställs högt för att hävning, som definitivt upphäver prestationsskyldigheten enligt avtalet, skall kunna ske innan avtalsbrottet fullbordats. I denna del delar jag således Lagrådets uppfattning.

Var sedan gäller anta-kategorien används för upprepad betalningsförsummelse enligt 56 § köplagen uttrycket "inte saknas anledning att anta". Detta ger uttryck för det svagaste kravet bland dem i anta-kategorien. Ett något starkare krav gäller upprepat avtalsbrott enligt 44 § där "anledning att anta" används. Det skärpta uttrycket "finns starka skäl att anta" för stoppningsrätt enligt 61 § köplagen synes utgöra det starkaste kravet inom anta-kategorien.[160] Jag ifrågasätter dock om någon i praktiken kan hålla isär dessa krav.

Vad sedan det av Lagrådet behandlade kravet "med fog kunnat räkna med" som används i 19 och 79 §§ köplagen skall placeras i förhållande till de lägsta kraven i anta-kategorien uppfattar jag som en öppen fråga. Möjligen skulle man med detta krav hamna mellan "anledning att anta" och "starka skäl att anta".

---

[158] Bergem & Rognlien s. 301.

[159] Se ovan och Bennet i Bianca & Bonell s. 522 och O.R. 218 f.

[160] Ramberg, Köplagen s. 121.

8.4.3 Slutord om prognoskravet

Det torde ha framgått att det utifrån svensk rätts del inte är helt lätt att ange vilka krav som närmare bestämt skall ställas på prognosen. Detta är en omständighet som sänker tillämpbarheten av reglerna. Det skulle ha underlättat om man i stället för en rad olika beviskrav försökt att samla ihop dem för att något klargöra vad som skall gälla.

Det bör också uppmärksammas att beviskravet för prognosen är avhängigt av den omständighet som åberopas. Vid hävning på grund av anteciperat avtalsbrott enligt 62 § köplagen respektive artikel 72 CISG anges inga sådana omständigheter som måste till för att reglerna skall kunna utnyttjas.[161] Det föreligger därför inte något avhängighetsförhållande i detta fall.[162] Bedömningen bygger helt på en friare prövning av samtliga omständigheter, på samma sätt som vid fullbordat avtalsbrott.[163] Beviskravet enligt stoppningsregeln kan däremot inte ses frikopplat från de omständigheter som åberopas.

De svenska förarbetsuttalandena kan tolkas som beviskraven skall bedömas mot bakgrund av den koppling som finns mellan omständigheterna som skall föreligga och den följd som dessa kan komma att få i form av icke-uppfyllelse.[164] I förarbetena uttalas att säljaren "helt klart" har stoppningsrätt vid konkurs och ackord. I fall av betalningsinställelse föreligger denna rätt "i regel". Vad som avses med dessa uttalanden är vid en första anblick inte helt enkelt att uppfatta. Låt mig ge ett exempel som belyser frågan lite närmare.

> *Exempel:* Om säljaren som stoppningsgrund åberopar att det föreligger konkursgrund har han eller hon att visa att köparen är insolvent. Detta sker genom att styrka gäldenären inte rätteligen kan betala sina skulder och att denna oförmåga inte endast är tillfällig. Klarar han eller hon detta uppfylls också med god marginal kravet på att det "finns starka skäl att anta" att köparen inte heller kommer att betala den aktuella köpeskillingen till säljaren. Detta framgår av att köparen vid insolvens inte rätteligen kan betala sina fordringar. Emellertid måste här ett varningens finger höjas också i dessa fall. Det kan förekomma fall där gäldenären återfår sin betalningsförmåga. Denne kan komma att göra en kursvinst eller liknande oförutsedda vinster. Under sådana förhållanden är prognosen svag för icke-uppfyllelse.[165]

---

[161] Praxis kring 1905 års motsvarande stadgande som dock begränsade sig till omständigheten köparens obestånd, se *Järntråden* NJA 1925 s. 50, *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516, *Nylonväv* NJA 1953 s. 14 och *Potatispartiet* NJA 1963 s. 136.

[162] Ramberg, Köplagen s. 600.

[163] Se diskussionen huruvida detta var möjligt enligt äldre rätt Bomgren i SvJT 1942 s. 289 ff., Ussing i SvJT 1942 s. 184 ff., Eklund i SvJT 1942 s. 664 ff. och Hillgård s. 184 ff.

[164] Prop. 1988/89:76 s. 177 och NU 1984:5 s. 339-340.

[165] Eklund i SvJT 1942 s. 668.

> *Exempel:* Om säljaren i stället skulle åberopa att köparen inte kunnat göra rätt för sig till vissa andra leverantörer skall han eller hon visa att så verkligen är fallet. Även om säljaren lyckas med detta innebär det inte att det nödvändigtvis att det "finns starka skäl att anta" att köparen också kommer att misslyckas med betalning för den aktuella leveransen. Det kan föreligga utredning som visar att köparen ligger i tvist med de andra leverantörerna och därför inte betalat sina skulderna till dem.

Prognoskravet måste för att utgöra ett verksamt instrument vid bedömningen av den eventuella framtida icke-uppfyllelsen sättas in i ett sammanhang. Det ankommer liksom i övrigt när det gäller dispositiv rätt på parterna att lämna underlag för den bedömningen. Det är också parterna som har det bästa underlaget för att bedöma vilka omständigheter som är viktiga att lyfta fram. Emellertid skulle man önska att regelverket lämnade klarare besked kring vad det är som krävs. Prognoskravet såsom det nu utformats lämnar enligt min mening inte sådan vägledning.

8.5 Motparten kan inte fullgöra en väsentlig del av sin förpliktelse

För att en part skall vara berättigad att stoppa sin prestation ställs i reglerna också upp förutsättningen att det skall finnas starka skäl att anta att motparten inte kommer att fullgöra *en väsentlig del av sin förpliktelse.* Detta är en nyhet i förhållande till tidigare gällande rätt. Någon motsvarande förutsättning fanns varken i den tidigare nordiska köprätten eller i konkursrättens regler.

8.5.1 Varför man har ett väsentlighetskrav

Det väsentlighetskrav som införts för att stoppningsrätten skall kunna utövas är ingalunda en självklarhet. Ett sådant krav kan i stället starkt ifrågasättas. Jag har tidigare framhållit[166] att stoppningsrätten kan ses i samband med och som en förlängning av samtidighetsprincipen, där ingen av parterna behöver prestera förrän den andre också presterar. Till stora delar fyller samtidighetsprincipen och stoppningsrätten samma funktioner. Emellertid finns vid utövande av samtidighetsprincipen inget väsentlighetskrav. Varje avvikelse från motparten att hålla sin prestation tillhanda medför att parten har rätt att hålla inne sin egen prestation. Jag har därför svårt att se att man skall ställa större krav på den part som vill utöva stoppningsrätt.

---

[166] Avsnitt 4.5.1.

De skäl som finns för ett väsentlighetskrav vid stoppningsrätt kan spåras till uppfattningen att stoppningsrätten utgör en del av påföljderna vid anteciperat avtalsbrott. Härigenom framhäver man att stoppningsrätten är en tillfällig åtgärd som skall säkerställa en kommande hävning. Vid hävning på grund av anteciperat avtalsbrott krävs att det står klart att det kommer att ske ett väsentligt avtalsbrott. Genom att också stoppningsrätten laborerar med ett väsentlighetskrav uppnår man kongruens mellan säkerställandet och verkställandet av hävning för det kommande avtalsbrottet.

Enligt min mening är detta argument inte särskilt starkt. Genom det överbetonas betydelsen av att stoppningsrätten skall anpassas till läran om anteciperat avtalsbrott.[167] Just när det gäller stoppningsrättens funktion att utöva påtryckning och utgöra säkerhet borde man följt detentionsrättsliga synpunkter och inte krävt att den stoppande parten skulle riskera en väsentlig del. Under alla förhållanden kan man fråga sig vad väsentligheten enligt stoppningsregeln innebär. Mot bakgrund av sambandet med detentionsrätten är det enligt min mening lämpligt med en generös tillämpning av väsentlighetsrekvisitet.

8.5.2 Väsentlighetskravet vid hävning

I nordisk rätt har ett väsentlighetskrav för hävningsrätt diskuterats sedan lång tid tillbaka.[168] I diskussionen hävdas att det måste vara fråga om ett väsentligt avtalsbrott för att hävning skall få ske. Förklaringen till att diskussionen kring väsentlighetskravet begränsat sig till fall av hävning är att det inte har funnits något motsvarande krav för att utnyttja andra påföljder. Inte heller har det funnits något väsentlighetskrav för att utnyttja andra påtryckningsmedel, t.ex. inställande av prestation.

I de äldre skandinaviska köplagarna fanns inte ett lika uttalat väsentlighetsrekvisit för hävning vid avtalsbrott. Köparen kunde häva köpet vid försening men denna möjlighet stod inte öppen för det fall det rörde sig om ett dröjsmål av ringa betydelse för köparen. Utifrån detta gjordes försök att finna ut vad som skulle anses vara ett väsentligt avtalsbrott.[169] Den vägledning man inom svensk rätt använt sig av är hämtad från förutsättningsläran.[170] Enligt denna lära blir den relevanta frågan om den hävande parten skulle ha ingått avtalet med motparten om han eller hon kunnat förutse avtalsbrottet. Vid avgörande av vad som skall anses vara ett vä-

---

[167] Se om anteciperad mora i avsnitt 5.2 vid not 17.

[168] I detta sammanhang finns ingen anledning att återge diskussionen. Jag hänvisar till Bengtsson, Hävningsrätt s. 105 ff. och Bengtsson i JT 1990/91 s. 579 ff. Krüger har en genomgång av nordisk praxis s. 407 ff.

[169] Se Bengtsson som i Hävningsrätt dock inte kunde finna någon gemensam nämnare utan menar att fallen får avgöras utifrån det avtal det rör sig om.

[170] Lehrberg s. 177 ff. samt Lehrberg i SvJT 1987 s. 426 ff.

sentligt avtalsbrott kommer således två frågor i fokus. Dessa är dels huruvida avtalsbrottet är av väsentlig betydelse för den part som vill häva, dels huruvida motparten insåg eller borde ha insett detta.

8.5.3 Dagens köprätt och väsentligheten

Det allmänna väsentlighetskravet i artikel 10 ULIS fick ett liknande innehåll som det som fanns i den skandinaviska köplagen.[171] I uniforma köplagen utgår provet från vad en förnuftig person skulle ha gjort om han eller hon vid avtalets ingående insett att avtalsbrott skulle inträffa.[172] Tyvärr visade det sig att regeln fått en utformning som inbjöd till svårigheter.[173]

Termen väsentligt används i flera sammanhang i köplagarna. Ordet väsentligt används – förutom i stoppningsregeln 61 § köplagen (artikel 71 CISG) – sålunda som benämning på det krav som ställs för köparens hävningsrätt vid dröjsmål och fel enligt 25 och 39 §§ köplagen (artikel 25 och 49 CISG, 13 och 29 §§ konsumentköplagen), köparens rätt till omleverans på grund av fel 34 § köplagen (artikel 46 CISG, 26 § konsumentköplagen), rätten att häva vid partiellt avtalsbrott 43 § köplagen (artikel 51 CISG), säljarens rätt att häva vid bristande medverkan 54 § köplagen (40 § konsumentköplagen) och säljarens rätt att häva vid successiva leveranser 55 § köplagen (artikel 63 och 64 CISG) samt hävningsrätt vid befarat avtalsbrott 62 § köplagen (artikel 72 CISG).[174]

Reglerna i de uppräknade lagrummen medför att väsentlighetskravet numera är generellt lagfäst vid hävning av köpeavtal i svensk rätt. Någon förenkling av bedömningen har dock inte skett genom de nya reglerna.[175] Väsentlighetsrekvisitet i köplagen kan föras tillbaka på motsvarande uttryckliga regel om vad som skall förstås med ett väsentligt avtalsbrott i artikel 25 CISG. Någon motsvarande regel finns inte i de nationella lagarna.

Såsom regeln utformats avviker den en del från det tidigare gällande hypotetiska provet i svensk rätt. Emellertid föreligger vissa likheter[176] vilka

---

[171] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 10 Rn. 30. Se också Hellner PM s. 23 som påvisar att reglerna i stora delar påverkats av förutsättningsläran enligt dansken Henry Ussing.

[172] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 10 Rn. 18.

[173] Se Graveson, Cohn & Graveson, s. 55-57 för kritik av regeln.

[174] Det kan noteras att ordet väsentligt används i den svenska översättningen av artikel 18(3) CISG där det engelska uttrycket är "material" och inte "fundamental", vilket är det gängse uttrycket för väsentlighet.

[175] Bengtsson i JT 1990/91 s. 580 f.

[176] Bogdan, Utrikeshandel s. 25 f. menar att reglerna inte helt motsvarar varandra. Ramberg, Köplagen s. 327 tycks vara av annan åsikt. Se även Gomard & Rechnagel s. 27 och Vinding Kruse, Købsretten s. 29.

man inte skall bortse från. De skillnader som finns mellan konventionen om internationella köp av lösa saker och köplagen är att 54 § första stycket köplagen beträffande köparens betalningsdröjsmål endast hänvisar till väsentligt avtalsbrott. Det saknas således en hänvisning till säljarens förväntningar. Detta sägs i förarbetena bero på att det man kan bedöma olägenheterna av betalningsdröjsmålet utan att särskilt beakta olägenheterna för säljaren.[177]

Som framgår av den ovan redovisade texten har artikel 25 CISG utformats som en definition. Det kan finnas anledning att något stanna vid den definitionen som uttrycket fått i konventionen om internationella köp av lösa saker. Definiendum är således det väsentliga avtalsbrottet. Som definiens har man valt en uppdelning i två delar.

> Ett avtalsbrott är väsentligt om det
> - berövar den oskyldiga parten på vad han eller hon i huvudsak hade rätt att vänta sig enligt avtalet, och
> - den felande parten inte förutsåg eller borde har förutsett ett sådant resultat.

Om man till en början koncentrerar sig på den första delen av definiensen kan ifrågasättas om den ger något förklaringsvärde utöver vad som framgår av uttrycket väsentligt avtalsbrott.

> Det blir knappast klarare om man blandar in andra språk i analysen. I den *franska* texten används för att uttrycka väsentligt avtalsbrott "contravention esentielle". Sådant sägs föreligga om det innebär att parten berövas en rätt som är "substantiellement" under kontraktet. Den *engelska* texten använder i motsvarande sammanhang "fundamental breach" som sägs föreligga om det som berövas en part är "substantially" enligt kontraktet. I den tyska översättningen sägs "wesentlichen entgeht" föreligga om en part inte erhåller en "wesentlichen Teil". Den svenska översättningen[178] anger väsentligt avtalsbrott föreligga om det "i huvudsak berövar" parten vad denne kan förvänta sig.

Att något sägs vara "väsentligt" när det är "huvudsakligt" kan enligt min mening inte sägas vara annat än ett cirkelresonemang.[179] Den tyska översättningen uttalar bryskt sagt att ett väsentligt avtalsbrott är när någon berövas en väsentlig del av avtalet och ligger farligt nära en tautologi.

De autentiska texterna ger åtminstone sken av att utöver detta innehålla ytterligare upplysningar. Definitionen ger även bortsett från tidigare nämnda invändningar mycket lite ledning. Om någon berövas det som personen huvudsakligen är berättigad till under kontraktet är det kontrak-

---

[177] Prop. 1988/89:76 s. 164. Jfr Ramberg, Köplagen s. 538.

[178] Översättningen finns i prop. 1986/87:128.

[179] Hellner, Kontraktsrätt 2 s. 173 f.

tet som avgör frågan. Vad regeln egentligen säger är helt enkelt att man får söka efter det väsentliga i det enskilda kontraktet. Till detta skall man lägga att det som är relevant är den ifrågavarande partens förväntningar av vad som skall erhållas. Det är alltså fråga om ett subjektivt förhållande.

Detsamma gäller frågan som tas upp i definiensen i andra punkten ovan om motpartens insikter om omständigheterna. Även om det lagts till en relativ god tro, genom att också vad den felande parten *borde* ha insett är medtaget[180] utgår bedömningen från en subjektiv standard eftersom det den de möjligheter som den felande parten haft att inse som är av intresse. Det är således fråga om två subjektiva bedömningar som måste företas.[181] Den första avser den oskyldiga partens förväntningar. Den andra avser den felande partens insikter.[182]

8.5.4 Vad är en väsentlig del av en förpliktelse

Efter den ovan lämnade översikten över det generella väsentlighetskravet vid hävning kan man fråga sig vad detta får för betydelse för den väsentlighet som avses i stoppningsregeln. Enligt min mening har den viss betydelse men det uppstår frågor beträffande förhållandet mellan de olika reglerna.

I detta sammanhang bör omedelbart framhållas att det föreligger en skillnad mellan vad väsentligheten syftar på. I hävningsreglerna talas om "väsentligt avtalsbrott" medan man vid inställande talar om "väsentlig del av de förpliktelser" en part kan förvänta. Dessa olika uttryckssätt indikerar klart att det skulle vara skillnad mellan förutsättningarna. I samma riktning talar det faktum att en framställning[183] om att införa uttrycket "väsentligt avtalsbrott" som gemensamt rekvisit för både inställande- och hävningsregeln genom en sammanslagning av nuvarande artikel 71 och 72 CISG avslogs vid diplomatkonferensen i Wien.[184]

I kommentaren till den svenska[185] och den norska[186] köplagen sägas att den väsentlighet som avses i 61 § köplagen är något annat än vad som krävs för hävningsrätt. I litteraturen kring konventionen om internationella

---

[180] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 59.

[181] Ramberg, Köplagen s. 327.

[182] Möjligen minskas det subjektiva i regeln genom artikel 8(2) CISG som innebär att insikterna skall bedömas utifrån en objektiv mall.

[183] O.R. s. 129 para. 10.

[184] O.R. s. 422 para. 21-22.

[185] Ramberg, Köplagen s. 591.

[186] Bergem & Rognlien s. 301.

köp av lösa saker tycks det också finnas relativt stor enighet om att konventionen skall uppfattas på detta sätt.[187]

Att häva ett avtal är en mycket ingripande påföljd. Att ställa in en prestation är däremot inte lika allvarligt. Möjligen kan man genom de olika rättsföljderna i stadgandena finna en distinktion och utifrån denna upprätthålla olika krav. Å andra sidan kan hävdas att ett inställande av prestationen de facto är detsamma som att undvika avtalet genom hävning.[188] I förhållande till de sakliga argument som kan anföras försvagas skälen för att upprätthålla skillnaden mellan de nämnda reglerna på grund av de olika rättsföljderna.

Den slutsats jag drar är att de olika formuleringarna i reglerna skall uppfattas så att de reellt sett leder till materiella skillnader vid tillämpningen. Det förefaller annars meningslöst att använda termer som skiljer sig från varandra i olika bestämmelser.[189] Det skall noteras att viss praxis bekräftar denna slutsats.

> I UNILEX D.1994.22.1 hade en italiensk skoproducent sålt skor till en tysk köpare. Köparen betalade inte med hänsyn till att vissa skor inte var avtalsenliga. Säljaren stämde köparen och krävde betalning jämte ränta. Domstolen fann att köparen hade rätt att underlåta att betala eftersom skorna var felaktiga. Säljaren yrkande om ränta på den del av skopartiet som var riktigt kunde inte bifallas eftersom säljaren kunde antas få problem med att leverera en väsentlig del av vad köparen hade rätt till. Köparen kunde därför utöva stoppningsrätt. I detta sammanhang uttalad domstolen att väsentlighetskravet i artikel 71 CISG inte nödvändigtvis motsvarade väsentligt avtalsbrott i enligt artikel 25 CISG.

Jag menar att olikheterna om väsentlighetsnivån i de båda bestämmelserna inte utesluter att det i många fall är nödvändigt att resonera på samma sätt enligt de olika lagrummen. I stället är det mycket som tyder på att det är liknande resonemang som skall komma till användning. Jag skall nu något beröra på vilket sätt man kan angripa tolkningen av väsentlighetskravet i stoppningsregeln.

8.5.5 Vilka bedömningar som innefattas i väsentlighetskravet enligt stoppningsregeln

Definitionen i artikel 25 CISG är inte helt invändningsfri eftersom den lätt leder tankarna i cirklar. För att upprätthålla konsekvens – även om konsekvensen är cirkulär – skulle man förvänta sig att införandet av termen

---

[187] Förutom den nämnda litteraturen se också Strub i ILCQ 1989 s. 494, Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 6, Bennet i Bianca & Bonell s. 519, Ramberg & Herre s. 456, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 8 och Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 15.

[188] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 94.

[189] UNILEX D.1994-22.2.

väsentlig del eller motsvarande uttryck i artikel 71 CISG skulle ansluta till den term som är definiens i artikel 25 CISG, dvs. "väsentligt del" eller motsvarande uttryck. Detta är också fallet såvitt mina språkkunskaper sträcker sig beträffande konventionens orginalspråk. Vissa översättningar, däribland den svenska, har infört ytterligare begrepp.[190]

Om man håller sig till den engelska texten anges i artikel 25 CISG att "a breach...is fundamental " om det för motparten resulterar i "such detriment...as substantantially to deprive him of what he is entitled" enligt kontraktet och motparten inte kunde förutse detta resultat. I artikel 71 CISG används inte definiendum "fundamental breach" utan första delen av definiensen från artikel 25 CISG. Det heter således i artikel 71 CISG att en part får ställa in sin prestation för det fall den andra parten inte kommer att "perform a substantial part" av sin förpliktelse.

Även om reglerna inte är särskilt klara är de som jag ser det någorlunda konsekventa. En förklaring till att reglerna fått en något förvirrande utformning kan vara att de olika uttryckssätten "väsentligt avtalsbrott" och "väsentlig del" i praktiken inte går att hålla isär.[191] Det är möjligen så att man får nöja sig med att konstatera att de olika uttryckssätten är något som har släktskap men som inte kan fastställas utifrån några abstrakta principer utanför avtalet. Vidare kan man konstatera att de likartade uttryckssätt som används i artikel 25 och 71 CISG i fråga om väsentligheten av prestationen inte kan vara en tillfällighet. I stället måste slutsatsen bli att de skall påverka varandra. Jag skall nu gå närmare in på hur definitionen i artikel 25 CISG bör påverka bedömningen av stoppningsregeln.[192]

(i) Finns det i stoppningsregeln utrymme för en bedömning av parts förväntningar om prestationens väsentlighet

Det finns vid bedömningen av vad som skall anses utgöra ett väsentligt avtalsbrott en hänvisning till att avtalsbrotten i huvudsak berövar parten vad denne kunde förvänta sig enligt avtalet. Denna bedömning skall göras även enligt artikel 71 CISG. Däremot nämns inte att partens förväntningar skall beaktas vid bedömningen enligt artikel 71 CISG. Fråga uppstår då huruvida den stoppande partens förväntningar spelar någon roll för stoppningsrätten. Enligt min mening är så fallet. Man skall utgå från vad parten kunde förvänta sig vid bedömningen. Detta följer av att det är *prestationen enligt avtalet* som skall ligga till grund för bedömningen. En sådan låter sig inte göras helt fristående från partens förväntningar.

---

[190] Prop. 1986/87:128 där artikel 25 översatts till "i huvudsak berövar" part vad denne har rätt att vänta sig.

[191] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 93.

[192] Det kan i detta sammanhang finnas anledning att påpeka att det har gjorts gällande att subjektiva kriterier inte är lämpliga att applicera på betalningsförpliktelser, se Lando s. 303 i not 1.

Mot bakgrund av denna förmodan skulle det betyda att man är inne på en liknande subjektiv bedömning som enligt första delen av den ovan i avsnitt 8.5.3 nämnda definiensen i definitionen av väsentligt avtalsbrott enligt artikel 25 CISG. Man skall dock ha i minnet att både den artikeln och artikel 71 CISG utformades så att tillämpningen skulle bli så objektiv som möjligt.[193] Bedömningen kan därför inte göras utifrån partens egen uppfattning om vad som är en väsentlig del. Ledningen för bedömningen får hämtas i kontraktet.[194]

(ii) Krävs det enligt stoppningsregeln att en parts förväntningar om prestationen är synbar för motparten?

För att det skall föreligga väsentligt avtalsbrott är det inte nog med att handlingen huvudsakligen berövar en part vad han eller hon kan förvänta, utan det krävs dessutom att den felande parten uppfattat detta. Det synbarhetsrekvisit som finns i definitionen av "väsentligt avtalsbrott" finns ingenstans uttryckt i reglerna om stoppning. För väsentlighet vid inställande av prestation krävs endast att vissa omständigheter berövar parten en väsentlig del av prestationen. Bestämmelsen i artikel 71 och motsvarande bestämmelse i den nordiska köplagen innehåller således inte någon uttrycklig regel om att motparten skall ha insett någonting beträffande andra partens förväntningar.

Frågan är om denna tysthet medför att den felande partens insikter är utan betydelse för stoppningsinstitutet. Enligt min mening är så fallet. Det är just denna skillnad som föreligger mellan "väsentlig del" och "väsentligt avtalsbrott". Skulle man föra in ett synbarhetskrav också i stoppningsrätten fanns det inget skäl att ha ett annat uttryckssätt i artikel 71 än i artikel 72 CISG där det ju talas om väsentligt avtalsbrott. Emellertid är det just denna skillnad som avsågs vid den slutliga utformningen av texten.[195]

I och för sig kan argument mot detta synsätt framföras. Köprätten är numera uppbyggda kring en balans vad gäller förpliktelser och rättigheter mellan parterna. För att det skall vara möjligt att tala om att någon berövas en väsentlig del av en prestation kan man inte bara se till ena partens befogade förväntningar utan även motpartens insikter om dessa förväntningar bör beaktas. Synbarhetskravet skulle enligt detta synsätt vara av betydelse inte bara för bedömningen av hävningsreglerna utan även stoppningsregeln.[196]

Enligt min mening håller emellertid inte denna ståndpunkt för en närmare granskning. Hade man velat ha med ett synbarhetskrav också vid

---

[193] Se beträffande artikel 25 O.R. s. 330 och beträffande artikel 71 O.R. s. 376.

[194] Se om detta i avsnitt 8.5.7.

[195] Se avsnitt 8.5.4.

[196] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 94 antyder detta men menar ändå att det föreligger skillnader beträffande uttryckssätten.

stoppningssituationer hade det varit naturligt att använda samma uttrycks-sätt om "väsentligt avtalsbrott" som vid andra regler där synbarhets-bedömning anbefalls. Vidare kan man, om man betraktar risken för utebliven betalning, nämna att borgenärens förväntningar inte i samma omfattning skall beaktas varför synbarhetskravet kommer mer i skymundan.[197] Slutligen är stoppningsrätten en temporär åtgärd i avvaktan på att andra åtgärder skall vidtas av någon part. Synbarhetskriteriet är därför inte nödvändigt.

8.5.6 Bevisbedömning och väsentlighet

En fråga som kan ställas i detta sammanhang är hur bevisbedömningen enligt väsentlighetskravet enligt stoppningsregeln skall ske. Vem skall visa att det föreligger risk för att en part inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sin förpliktelse? Frågan var aldrig föremål för diskussion vid diplomatkonferensen i Wien. Däremot förekom en utförlig diskussion kring bevisbördan beträffande väsentligt avtalsbrott. Det förekom ett förslag[198] om att det uttryckligen av konventionstexten skulle framgå att det var den felande part som också skulle bevisa huruvida felet var väsentlighet. Detta förslag drogs tillbaka efter viss kritik. Emellertid kvarstår en sådan formulering i artikel 25 CISG som gör att bevisbördan ändå får antas ligga på den felande parten (se ordet "unless"). Frågan är dock omdiskuterad i litteraturen.[199]

Även om viss ledning kan hämtas från den diskussion som förekom inom området för artikel 25 CISG så skall man komma ihåg att det saknas en motsvarande formulering i stoppningsregeln både vad gäller konventionen och köplagen. I fall där det saknas uttryckliga bevisregler i konventionen, eller det annars inte går att argumentera för en regel enligt grunderna för konventionen, får man utgå från nationell rätt.

Genom att den part som har lättast att bevara eller få fram bevisning åläggs bevisbördan får den materiella regeln vid stoppning genomslag. Det bör därför vara den oskyldiga parten som har att bevisa att den stoppningsgrundande omständigheten leder till att han eller hon berövas en väsentlig del av det han eller hon har rätt att förvänta sig.[200] Någon bevis-

---

[197] Almén § 28 vid not 96 och Bengtsson, Hävningsrätt s. 273.

[198] O.R. s. 99 och 295.

[199] Se vidare om detta Will i Bennet & Bianca s. 216 och Honnold § 181.2 särskilt § 183 och Magnus i Staudinger Art. 25 Rn. 20. Viss försiktighet skall dock iakttas Schlechtriem i von Caemmerer & Schlechtriem, Art. 25 Rn. 16, se också Bergem & Rognlien s. 484.

[200] Här menar Ramberg, Köplagen s. 332, att den oskyldiga parten har en längre gående bevisskyldighet beträffande väsentligt avtalsbrott i det att denne också skall göra sannolikt att förhållandena var möjliga att iaktta.

börda kan därför knappast läggas på den felande parten. Detta har sin grund i att det enligt stoppningsregeln inte finns något rättsfaktum, t.ex. om väsentligheten kunde iakttas av den felande parten, som denne kan åläggas att bevisa.[201] Den felande parten kan däremot på vanligt sätt införa motbevisning mot den oskyldiga partens bevisning för det fall denna är stark.

Beviskraven bör inte göras alltför stränga. Detta beror på att väsentligheten avser en bedömning av huruvida en framtida icke-uppfyllelse är väsentlig. På motsvarande sätt som vid prognoser kan inte särskilt höga beviskrav gälla vid bedömningar av väsentligheten. I samma riktning talar också den av mig hävdade åsikten, att stoppningsrätten kompletterar samtidighetsprincipen, vilken saknar väsentlighetskrav.

8.5.7 Kontraktet avgör vad som skall anses utgöra en väsentlig del av prestationen

Diskussionen ovan beträffande vad som avses med väsentlighet enligt stoppningsregeln kan nu sammanfattas. För att bestämma vad som skall anses vara en väsentlig del av prestationen måste man närmare studera det aktuella avtalet. Det är endast ur detta man kan komma fram till vad som kan göras gällande som en väsentlig del av prestationen. Det är mot bakgrund av avtalsinnehållet som förmåner och förpliktelser kan fastställas. Utgångspunkten måste således vara att studera föreskrifterna i kontraktet.

En part kan särskilt ha förbehållit sig en prestation av ett visst slag eller vid en viss tid. En liknade situation är att säljaren lämnat en garanti i något avseende. En avvikelse från avtalet i nämnda avseenden måste betraktas som om parten berövats en huvudsaklig del av prestationen.[202] Om en försening av ett parti som har ett börspris kan man normalt säga att köparen berövas en huvudsaklig del av prestationen genom förseningen för det fall börspriset kan förväntas sjunka.[203]

Om packningen är bristfällig leder detta ofta till att varan utsätts för skada eller åtminstone risk för skada. Detta innebär att det kan föreligga ett befarat avtalsbrott. Däremot är det inte säkert att det innebär att köparen berövas en huvudsaklig del av vad han eller hon är berättigad till. Om den bristfälliga förpackningen däremot skulle innebära att köparen inte kan vidaretransportera varan eller inte kan sälja den vidare är rekvisitet huvudsaklig uppfyllt.

---

[201] Vid väsentligt avtalsbrott har dock den felande parten att visa att han inte insåg konsekvenserna av det uppkomna förhållandet och inte heller borde ha insett detta.

[202] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 9.

[203] Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 60 och Huber i RabelsZ 1979 s. 464.

Detsamma torde gälla för det fall säljaren inte tagit ut en försäkringen eller en försäkring med sämre skydd än köpeavtalet föreskriver. Skulle detta försvåra försäljning i nästa led har köparen berövats en huvudsaklig del av sina avtalsenliga rättigheter.

Försäkringsfrågan aktualiserar en skillnad som föreligger mellan konventionen om internationella köp av lösa saker och den svenska köplagen. Konventionen tillämpas på samtliga brott mot förpliktelserna enligt avtalet. Detta framgår av artikel 45(1) och artikel 61(1) CISG där det talas om att parterna underlåter att fullgöra "någon av sina skyldigheter enligt avtalet". Konventionen tillämpas för säljarens alla förpliktelser, dvs. såväl beträffande varans avtalade skick och tidsenliga leverans som beträffande beställning av transport och försäkring. På motsvarande sätt gäller konventionens regler på köparsidan såväl för betalning av priset som för andra förpliktelser med att bistå med dess mottagande.

Den svenska köplagen behandlar bara påföljder för brott mot säljarens respektive köparens s.k. huvudförpliktelser. Detta framgår för avtalsbrott på säljarens sida av 22, 30 och 42 §§ köplagen, där det föreskrivs att köparen kan göra påföljder gällande för det fall varan inte kommer fram, kommer fram för sent eller är felaktig. För köparens del finns motsvarande regel i 51 § köplagen där det framgår att påföljder kan göras gällande endast om betalning inte sker eller om köparen inte medverkar till köpet på ett sätt som man skäligen kan vänta sig av honom.

För brott mot andra förpliktelser än de nämnda, s.k. biförpliktelser är det osäkert vad som gäller enligt köplagen. Möjligen skall det något strängare culpansvaret som föreligger enligt allmänna rättsgrundsatser användas.[204] Den finländska köplagen intar samma hållning som den svenska köplagen.[205] För norsk rätts del har man att tillämpa dröjsmåls- och felreglerna så långt de passar också för biförpliktelserna vilket förefaller vara en lämplig lösning.[206]

Kan man utifrån uppdelningen i huvud- och biförpliktelse hämta någon ledning huruvida ett befarat avtalsbrott berövar en part på vad han eller hon huvudsakligen har att förvänta sig under avtalet? Argumenteringen skulle kunna innebära att ett brott mot en huvudförpliktelse alltid skulle vara stoppningsgrundande och att brott mot en biförpliktelse aldrig skulle vara det.

Exempel: Ett exempel är det nyligen nämnda att säljaren trots att han eller hon är förpliktad därtill, inte tecknar försäkring för transporten till köparen. Detta är en biförpliktelse enligt köplagen och om inget särskilt sagts också enligt avtalet. Skulle säljarens underlåtelse att teckna försäkring sägas innebära att köparen inte anses berövas en huvudsaklig del av avtalet leder det till att han

---

[204] Ramberg, Köplagen s. 104.

[205] Wilhelmsson, Sevón & Koskelo s. 16.

[206] Se vidare NOU 1984:5 s. 166.

> eller hon inte har någon rätt att stoppa. Svaret måste enligt min mening vara nekande. Det är helheten av den prestation som parten är berättigad till under transporten som skall beaktas. Att underlåta att teckna en försäkring måste, på samma sätt som enligt konventionen om internationella köp av lösa saker, innebära att bedömningen görs utefter hur allvarlig risk köparen utsätts för att gå miste om en riktig prestation. Normalt utgör en sådan underlåtelse inte en sådan allvarlig omständighet som medför att det ger motparten rätt att stoppa sin egen prestation. Om det däremot är en förutsättning för vidareförsäljning kan det vara det. Omvänt går det inte att dra några säkra slutsatser beträffande huvudförpliktelserna. Att avlämna en vara i rätt tid tillhör huvudförpliktelserna. Även om det kan konstateras att det uppstår ett dröjsmål är det inte säkert att detta är sådant att det berövar borgenären en väsentlig del av vad han eller hon har att förvänta sig. Dröjsmålets utsträckning i tid och betydelsen för köparen måste också läggas in i bedömningen för att man skall kunna fastställa vad som utgör en väsentlig del av förpliktelsen.

Vid stoppningsrätt under godstransport är det främst förhållanden på köparens sida som är intressanta. Hur förhåller det sig då med dessa i ljuset av huvud- och biförpliktelser. Att erlägga köpeskillingen är köparens huvudförpliktelse. Det framgår redan av 54 § köplagen. Vid stoppning kan man tänka sig olika situationer där betalningsförpliktelsen kan förutses utebli. I många situationer skulle säkert fullbordat avtalsbrott anses föreligga. Man kan dock tänka sig andra situationer. Om endast en del av köpeskillingen betalas, det kan vara fråga om en av flera avtalade rater eller att endast en del av summan betalas, kan fråga uppstå om detta skall anses vara stoppningsgrundande. Det kan här hävdas att en sådan försummelse skall föras in i den allmänna väsentlighetsbedömningen.[207] En liten obetald del skulle således inte kunna leda till stoppning. Betalningsförsummelser har dock i allmänhet ansetts utgöra ett väsentligt avtalsbrott även om den obetalda delen varit liten.[208]

När det gäller orsaker till betalningsförsummelse har det hävdats att detta i allmänhet inte spelar någon roll för hävningsrätt.[209] Denna generalisering tycks dock inte vara oomstridd i doktrin.[210] Vid t.ex. missräkning eller missförstånd har man således möjligen kunnat tänka sig en gynnsammare bedömning vilket inte skulle leda till hävningsrätt vid anteciperat avtalsbrott. Däremot bör man med hänsyn till institutets karaktär av förberedande åtgärd för hävning kunna tillåta stoppning. Genom meddelandeskyldigheten[211] har man en möjlighet att snabbt reda ut de eventuella missförstånd som kan uppkomma.

---

[207] Prop. 1988/89:76 s. 165.

[208] Almén § 28 vid not 102 ff. och Ramberg, Köplagen s. 539.

[209] Ramberg, Köplagen s. 539.

[210] Jfr t.ex. Bengtsson, Hävningsrätt s. 270, Hellner, Köprätt s. 101 och Winroth s. 156.

[211] Se avsnitt 8.6.

Andra förpliktelser än betalning av priset på köparens sida måste bedömas med försiktighet. Det går utifrån enbart det faktum att köparen begått ett brott mot biförpliktelser inte att säga huruvida en väsentlig avvikelse kan antas komma att ske från vad som skall presteras.

8.6 Hur stoppningsrätten utövas mellan parterna

För att stoppningsrätten skall kunna utövas krävs som framgår av kapitel 9 att godset inte lämnats ut till köparen. För att säljaren skall kunna utöva stoppningsrätt i just de aktuella varorna krävs således att han eller hon rent faktiskt hindrar att de överlämnas till köparen.[212] För det fall endast säljare och köpare är de som tar befattning med godset uppstår sällan problem. Emellertid måste säljaren, för det fall han eller hon vill göra sin stoppningsrätt gällande, lämna ett meddelande om detta till köparen.

8.6.1 Meddelande skall lämnas

Parterna i ett avtal förväntas agera lojalt mot varandra för att fullgöra prestationen som de påtagit sig. Denna lojalitetsprincip kommer till uttryck i ett antal olika bestämmelser och medför t.ex. att de skall meddela varandra om viktigare händelser som påverkar fullgörelsen.[213] En sådan skyldighet föreligger också vid utövande av stoppningsrätt. Principen om lojalitet i kontraktsförhållanden har inom området för stoppningsrätten fått en utformning som innebär att man endast behöver meddela när man redan har utövat stoppningsrätten. Detta kan motiveras med att ändamålet med meddelandet är att uppmärksamma motparten på att man uppfattar situationen på ett sådan sätt att man befarar avtalsbrott[214] men utan att motparten lämnas möjlighet att vidta åtgärder som hindrar säkerhetsåtgärden.[215] Meddelandeskyldigheten skall uppmuntra till kontakt mellan parterna vid störningar i deras affärsrelation samt lämna motparten möjlighet att ställa säkerhet.[216]

---

[212] Säljarens rättsinnehavare har i *Registreringsskyltarna* NJA 1979 s. 295 inte ansetts berättigad att innehålla skyltarna för krav på ogulden köpeskilling.

[213] Principen finns uttryckt i artikel 1.7 Unidroit principles, artikel 1:201 PECL och, något stympad, artikel 7 CISG.

[214] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 20.

[215] Principen är underförstådd i amerikansk rätt *Indussa Corp.* v. *Reliable Stainless Steel Supply* 14 UCC Rep. Serv. 709.

[216] Se avsnitt 9.2.

8.6.2 Meddelande genast när stoppning utövats

Någon uttrycklig meddelandeskyldighet för det fall en part ställer in sin prestation på grund av motpartens befarade avtalsbrott finns inte upptagen i den uniforma köplagen. Emellertid finns den allmänna regeln om lojalitet i artikel 5(2) ULIS. Vid arbetet med en ny internationell konvention om köpeavtal föreslogs emellertid en uttrycklig bestämmelse i stoppningsregeln.[217] Enligt den slutliga bestämmelsen i artikel 71(3) CISG måste den som utövar stoppningsrätten *genast* lämna ett meddelande till den felande parten. Denna regel har överförts till de nordiska köplagarna och återfinns i 61 § tredje stycket köplagen.

Som tidigare nämnts var reglerna om befarat avtalsbrott föremål för omfattande diskussioner vid Wienkonferensen.[218] En av de allvarligaste invändningarna mot stoppningsreglerna vid befarat avtalsbrott var att förslaget inte innehöll någon föreskrift att den oskyldiga parten måste lämna meddelandet *innan* stoppningsåtgärder vidtas.[219] Invändningen grundades på att ett aldrig så litet dröjsmål, vilket kunde uppstå genom tidsutdräkten med att skaffa garanti, kunde orsaka stor skada, t.ex. om varorna sålts vidare. Om meddelandet kom tidigare skulle tidsutdräkten med att anskaffa garanti inte få sådana allvarliga följder.

Invändningarna ledde emellertid inte till något resultat i form av konventionstext. I konventionen slogs det fast att meddelandet skulle lämnas genast (immediately). Detta innebär att meddelande behöver lämnas först sedan den oskyldiga parten utövat sin rätt att stoppa. I detta fall är reglerna vid stoppning mindre stränga än då det gäller hävning av avtalet enligt artikel 72 CISG.[220] Meddelandet enligt nämnda regel skall lämnas av den som *avser* att häva på grund av befarat avtalsbrott. Det är genom ett meddelande som hävningen kommer till stånd. Därför är det naturligt att meddelande om hävning lämnas redan innan andra åtgärder vidtas. Denna regel modifieras dock kraftigt genom att meddelande behöver lämnas endast om tiden tillåter.[221]

Det föreskrivs inte någon särskild form för meddelandet som skall lämnas vid stoppningsrättens utövning.[222] Både muntliga och skriftliga meddelanden godtas således. Emellertid måste den part som är skyldig att lämna meddelandet ibland bevisa att meddelande lämnats. Det är således

---

[217] Yearbook V s. 37 och Yearbook VI s. 60.

[218] Se O.R. s. 218 och 219, 374-378, 420-422 samt 432 och 433.

[219] Strub i ICLQ 1989 s. 477.

[220] Bennet i Bianca & Bonell s. 519.

[221] Se för kritik av regeln Strub i ICLQ 1989 s. 479 ff.

[222] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 45 och Bennet i Bianca & Bonell s. 521.

denna bevissäkringssynpunkt som i praktiken avgör vad som krävs av meddelandets form.[223]

Det finns i reglerna om stoppningsrätt inget uttalat krav på att meddelandet måste ange grunden för stoppningsrätten. Detta skall dock inte övertolkas till ståndpunkten att det aldrig behöver anges varför stoppning vidtagits. Enligt allmänna kontraktsrättsliga principer gäller att parterna måste iaktta god affärssed.[224] Detta torde i de flesta fall leda till att man måste ange den omständighet på vilken man grundar sin stoppningsrätt.[225]

Syftet med ett meddelande om att stoppningsrätten utövas är, som redan nämnts, att informera den felande parten och att möjliggöra för denna att ställa säkerhet. Emellertid måste uppmärksammas att meddelandet, såvida det sänts på ett ändamålsenligt sätt, går på mottagarens risk.[226] Reglerna framgår av artikel 27 CISG och 82 § köplagen. Genom att meddelandet går på mottagarens risk försvagas verkan av reglerna något.

8.6.3 Vad som händer om meddelande inte lämnas

Om den oskyldiga parten underlåter att lämna ett föreskrivet meddelande innebär inte denna underlåtenhet att stoppningsrätten upphör. Påföljden för att en part underlåtit att meddela motparten är i stället att parten kan bli skyldig att ersätta den skada som kan uppkomma på grund av att meddelande inte lämnas på rätt sätt.

> Här skall fallet UNILEX D.1991-1 uppmärksammas. I fallet hade köparen inte betalat mer än 40 procent av köpeskillingen varför säljaren meddelade fraktföraren att stoppa leveransen. Fraktföraren följde stoppningsanvisningen varefter säljaren krävde att få ut resterande köpeskilling. *Domstolen* fann emellertid att meddelande inte hade lämnats till köparen och att säljaren var skyldig att ersätta köparen för skador som dröjsmålet orsakat.

De skador som kan uppkomma om meddelandet uteblir är kostnader för förberedande åtgärder med att ta emot den stoppande partens prestation. Det kan vara fråga om kostnader för att anordna transport eller avbeställning av sådan. Det kan vidare vara fråga om kostnader för inledande kontakter för att ordna garanti för betalning. Däremot skall inte kostnader som själva stoppningen orsakar medföra ersättning. Endast i de fall de är en direkt följd av det uteblivna meddelandet skall sådana kostnader ersättas.[227]

---

[223] Om olika frågor i samband med bevisning av meddelande se Hultmark i TECLF 1999 s. 123 ff.

[224] Bennet i Bianca & Bonell s. 521.

[225] Bennet i Bianca & Bonell s. 521.

[226] Ramberg, Köplagen s. 596 som framhåller att kravet på ändamålsenligt sätt saknas i den svenska lagen, se också Gomard & Rechnagel s. 203.

[227] Ramberg, Köplagen s. 597.

För svensk rätts del har det hävdats att reglerna om skadeståndsskyldighet i 67-70 §§ köplagen blir tillämpliga på ersättningsskyldigheten.[228] Denna fråga synes emellertid inte vara lika klar i litteraturen kring konventionen om internationella köp av lösa saker.[229]

Vilken grund skadeståndsskyldigheten vilar på när en part inte givit meddelande på rätt sätt berördes inte vid arbetena med konventionen. Diskussionen kring konventionen har följt nationell tysk rätt som liksom svensk rätt skiljer mellan huvudförpliktelse och biförpliktelse, en uppdelning som är okänd enligt konventionen om internationella köp av lösa saker. Emellertid verkar den härskande åsikten vara att underlåtenhet att meddela är så nära förknippat med stoppningen att de inte går att skilja förpliktelserna åt. Ersättningen kommer därför att hänga samman med de vanliga skadeståndsreglerna.[230] Detta må vara riktigt för tillämpning av konventionen.

Meddelandeplikten är dock inte en förutsättning för att stoppningsrätten skall kunna utövas.[231] För svensk rätts del kan man därför mot bakgrund av uppdelningen mellan huvud- och biförpliktelser inte hävda att brott mot meddelandeplikten, vilken endast är en biförpliktelse, skall följa de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna i köplagen. Möjligen får man tillämpa dessa så långt de passar[232] och därtill kan man söka efter allmänna skadeståndsrättsliga principer för kontraktsförhållanden.

---

[228] Se vidare Ramberg, Köplagen s. 596. Jfr Hultmark, Reklamation avsnitt 71.

[229] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 46 med hänvisningar. I rättsfallet UNILEX D.1991-1 var köparen berättigad till ersättning för dröjsmål enligt artikel 45 CISG.

[230] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 21, Schlechtriem, Uniform Sales Law s. 94,

[231] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 47.

[232] Detta förfaringssätt rekommenderas i norsk rätt, se NOU 1984:5 s. 166.

9 Hur länge stoppningsrätten kan utövas

9.1 Inledning

När stoppningsrätten utövas innebär det endast en temporär åtgärd. Den kan aldrig vara ett bestående tillstånd eftersom prestationerna antingen skall fullgöras, om avtalet fullföljs, eller återgå, om avtalet hävs. Detta innebär också att det finns en punkt där stoppningsrätten inte längre kan utövas. Det kan bero på att förutsättningarna för stoppningsrätten inte längre är uppfyllda. Vidare kan motparten ställa säkerhet för sin prestation. Slutligen upphör stoppningsrätten när varan lämnas ut till köparen.

I detta kapitel undersöker jag stoppningsrättens slutpunkt. Bland de frågor som stoppningsrättens ger upphov till är slutpunkten den som under all tid föranlett de mest intressanta och komplicerade frågeställningarna. Det har gjorts många försök att sammanfatta slutpunkten i en bestämd formel. Sådana försök har sällan blivit helt lyckade. I stället framvisar både äldre praxis och litteratur *in casu*-betonade lösningar där omständigheterna i det enskilda fallet tycks vara utslagsgivande. Jag skall i detta kapitel försöka klargöra vilka omständigheter som spelat roll vid bedömningen av stoppningsrättens slutpunkt.

9.2 Säkerhet som hinder mot stoppningsrättens utövande

9.2.1 Varför säkerställande hindrar fortsatt stoppning

Stoppningsrättens säkerhetsfunktion och karaktär av interimistisk åtgärd medför att den bortfaller när motpartens prestation säkrats på något sätt. Om stoppningsrätten upphör genom att stoppningsgrunden inte längre föreligger för att motparten t.ex. lyckats få fram pengar till betalning eller genom att denna lyckats skaffa fram någon annan som garanterar uppfyl-

lelse på rätt sätt, kan inte spela någon roll för den stoppande parten. Mot denna bakgrund skall möjligheten att ställa säkerhet ses.[1] Enligt min mening är det helt naturligt att ställande av säkerhet medför att stoppningsrätten inte längre kan fortsätta.

9.2.2 Säkerhetens form

Regler om ställande av säkerhet är ingen ovanlighet i handelsrättsliga regelverk. I detta sammanhang kan hänvisas till de transporträttsliga bestämmelserna där bl.a. risk för förluster som en följd av att last inte kan lämnas ut på grund av att erforderliga transportdokument saknas, ofta kan lösas med hjälp av olika former av garantier.[2] Det kan därför synas naturligt att sådana regler finns också i stoppningsfallen. Emellertid är det långt ifrån alltid enkelt att identifiera vad som krävs av säkerheten för att undgå de risker som är aktuella.

Den möjlighet som erbjuds den skyldiga parten att säkerställa sin prestation är inte ny. Redan i de skandinaviska köplagarna introducerades som en nymodighet möjligheten att ställa säkerhet för att avvärja verkningarna av en stoppningsåtgärd.[3]

Beträffande internationell rätt är bilden relativt splittrad. Redan vid arbetet till uniforma köplagen på 1950-talet pekade man på bristen på enhetliga regler i olika jurisdiktioner vad gäller möjligheten att ställa säkerhet i förevarande fall.[4] Det inflöt dock ingen regel om detta i konventionen. Först under arbetet med konventionen om internationella köp av lösa saker kom en uttrycklig bestämmelse upp till diskussion.[5] Den ledde till regler som finns i artikel 71(3) CISG och motsvarande regel i 61 § fjärde stycket köplagen.

De säkerheter som vanligen förekommer är bankgaranti, garanti av annan tredje man som försäkringsbolag eller moderbolag i en koncern, liksom borgen och pantsättning av tredje mans egendom och lösörespant.[6]

---

[1] *Velocipederna* NJA 1920 s. 45. Köparen har inte bara möjlighet att avvärja stoppningsgrunden. Säljaren kan inte vidta andra åtgärder än utövning av stoppningsrätt förrän han lämnat köparen möjlighet att ställa säkerhet.

[2] Se också avsnitt 15.3.2.

[3] Ekeberg s. 28 not 3, Almén § 39 vid not 137 ff. som också anför att flera av dåtidens förslag till köplagar innehöll en sådan möjlighet. Se också Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 685.

[4] Rabel I s. 235, särskilt 260.

[5] Yearbook V s. 37.

[6] O.R. s. 53, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 38, Ramberg, Köplagen s. 597.

9.2.3 Vad säkerheten skall skydda mot

För att en ställd säkerhet skall medföra fortsatt prestation krävs vidare inte endast att säkerheten har en viss form.[7] Den måste dessutom vara godtagbar för den stoppande parten. Att den skall vara godtagbar syftar både på säkerhetens omfattning och naturen av den prestation som stoppning skett för.[8]

Till en början kan det konstateras att säkerheten måste vara sådan att den undanröjer den risk som finns för att en part inte skall få en väsentlig del av vad parten kan förvänta sig att få ut enligt avtalet. Det är således inte nog med att motparten garanterar att han eller hon verkligen kommer att fullgöra sin prestation.[9] En sådan garanti är inte mer värd än kontraktslöftet.

Omfattningen av säkerheten får bedömas utifrån den ekonomiska risk som står på spel för den oskyldiga parten. Detta regleras varken av artikel 71 CISG eller motsvarande regel i 61 § köplagen, utan av de allmänna ersättningsreglerna inom köprätten. Ersättningen skall täcka alla de förluster som kan uppkomma genom att den oskyldiga parten fullföljer sin prestation.[10]

Om säkerheten ställts till skydd för köparens betalningsprestation är det sagda inte särskilt kontroversiellt. Emellertid reser sig säljarens naturaprestation vissa frågor i samband med säkerhet för köparens risk. Såsom texten utformats är det meningen att köparen skall få godtagbar säkerhet för motpartens prestation. Som Ramberg påpekat[11] skulle det inte vara möjligt för säljaren att ställa en garanti som motsvarar köpeskillingen jämte ränta eftersom säljarens prestation inte motsvaras av köpeskillingen. Det har därför hävdats att också andra förluster som uppstår skall kunna ersättas av garantin.[12]

Vidare kan fråga uppkomma om säljaren över huvud taget kan undvika fortsatt stoppning genom att ställa en ekonomisk garanti eftersom hans eller hennes prestation skall ske *in natura*. Enligt förarbetena till både konventionen och den svenska lagen tycks ekonomisk säkerhet vara möjlig för att medföra fortsatt prestationsskyldighet från köparens sida.[13] Häremot har invändningar framförts på den grunden att en sådan garanti inte säker-

---

[7] UNILEX D.1995-28.6 där en bankgaranti inte godtogs eftersom den hade förfallit tidsmässigt.

[8] Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 39.

[9] Bennet i Bianca & Bonell s. 522 f.

[10] O.R. s. 53.

[11] Ramberg, Köplagen s. 598.

[12] O.R. s. 53 para. 13, Bennet i Bianca & Bonell s. 523, Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 49 och Honnold § 392.

[13] O.R. s. 53 para. 13 och prop. 1988/89:76 s. 180.

ställer säljarens fullgörelse.[14] Köparen skulle således inte behöva nöja sig med den typen av säkerhet. Det verkar vara möjligt att argumentera för att en ekonomisk garanti ändå skall godtas. Man måste då tillåta annan ersättningsgrund än en som motsvarar köpeskillingen. Exempel på sådan ersättning som måste kunna utgå ur säkerheten är ersättningsanskaffning som köparen gör.

Enligt min mening föreligger i stoppningsfallet endast problem att avgöra huruvida säkerheten verkligen garanterar fullgörelsen. Detta är kravet enligt lagtexten för att säkerheten skall godtas. För att avgöra vad detta innebär måste man se till den prestation som det är fråga om. Ibland kan en bankgaranti inte anses vara tillräcklig. Här måste också reglerna om god sed i affärsförhållanden i artikel 7(1) CISG iakttas.[15]

> Ett exempel på att god sed måste beaktas är fallet UNILEX D.1995-28.6.[16] I det fallet hade avtalats att en garanti med viss förfallodag skulle ställas för köparens betalningsskyldighet. Någon garanti ställdes inte till en början och när den väl ställdes – sedan ytterligare leveranser stoppats – hade förfallodagen för garantin redan passerats. Domstolen fann att ställande av en sådan garanti stred mot god sed i affärsförhållanden och att varje förnuftig människa borde inse detta.

9.2.4 Bevisläget beträffande säkerhetens godtagbarhet

Slutligen skall bevisfrågan uppmärksammas något eftersom det kan vara denna som slutligen ligger till grund för ett avgörande i frågan om säkerheten är godtagbar. Om någon part åberopar att en ställd säkerhet är godtagbar är det upp till denna part att också bevisa att så är fallet.[17] Det skall dock uppmärksammas att bevisfrågan endast rör rättsfakta. Det kan t.ex. bli fråga om att visa att en garant har en viss soliditetsgrad. I termen godtagbar finns också element av rättsfrågor. Räcker den visade soliditetsgraden för att täcka den säkerhetsrisk som finns?

Denna fråga går inte att avgöra med hjälp av bevisbörderegler utan av beviskravet. De krav som ställs för att säkerheten skall godtas innefattar ett visst mått av skön. Enligt min mening kan man här få ledning från den praxis som utvecklats vid ställande av säkerhet vid kvarstad.[18]

---

[14] Håstad, Köprätt s. 177 och 179 samt Ramberg, Köplagen s. 597.

[15] Bennet i Bianca & Bonell s. 519 ff. och Honnold § 392. Se också UNILEX D.1995-28.6.

[16] Se referatet avsnitt 8.2.5.

[17] Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 57.

[18] Se t.ex. *Bankgarantin* NJA 1995 s. 631 och Fitger, Rättegångsbalken s. 15:14 ff.

9.3 Slutpunkten mellan parterna och deras borgenärer

Av de köprättsliga regelverken framgår att stoppningsrätten i första hand rör förhållandet parterna emellan. När stoppningsrätten utövas endast med verkan i det köprättsliga förhållandet är det av stor vikt att ha en skarp gräns mellan vad som är tillåtet och inte tillåtet. Har t.ex. köparen konstaterat att säljaren inte gör inköp av råvaror av rätt kvalité för att uppfylla beställningen måste köparen veta hur länge han eller hon kan avvakta med att fullgöra sin egen prestation. Under sådana situationer som den nämnda blir sällan parternas borgenärer inblandade utan frågan löses inom ramen för det köprättsliga förhållandet.

Vid de stoppningsgrunder som avser en parts ekonomiska förhållanden uppstår i princip alltid verkningar för parternas borgenärer. Stoppningsrätten får på detta sätt betydelse också för borgenären som är beroende av sin gäldenärs möjlighet att utöva stoppningsrätten. Borgenärens rätt att komma åt godset går inte längre än den gäldenärens har. Utsträckningen av stoppningsrätten kan komma att stå mot det skydd som motparten uppnått mot den stoppande parten.

> *Exempel:* Enligt ett avtal har en vara överlåtits. Varan befinner sig hos en tredje man. Genom att köparen underrättar tredje mannen om förvärvet uppkommer skydd för köparen mot säljarens borgenärer. När köparen går i konkurs befinner sig varan fortfarande i tredje mans förvar. Enligt vanliga regler om äganderättens övergång skall varan anses ingå i köparens konkursbo. Samtidigt har varan inte överlämnats till köparen varför det är möjligt att hävda att säljaren fortfarande kan utöva sin stoppningsrätt. Ger man säljaren rätt att utöva sin stoppningsrätt får den verkningar också gentemot köparens borgenärer. Om man låter köparens borgenärsskydd gå före får man en situation där stoppningsrätten upphör långt innan varan har överlämnats till köparen.

På grund av det förhållande som föreligger mellan stoppningsrätt och borgenärsskydd har jag funnit det meningsfullt att behandla stoppningsrättens slutpunkt på så sätt att det inbördes förhållandet mellan parterna i köpeavtalet bildar utgångspunkt. I samband härmed ställs denna rätt mot köparens borgenärsskyddet. Förhållandet mellan stoppningsrätt och borgenärsskydd undersöker jag därför samlat i detta kapitel. Däremot behandlar jag inte förhållandet till andra tredje män med intresse i godset än exekutionsborgenärerna, dvs. singularsuccessorerna.[19]

[19] Se kapitel 14 och 15.

9.4 Slutpunkten retrospektivt

De slutsatser man kan dra av den historiska framställningen har visat att stoppningsrätten ursprungliga föremål var att undvika att säljaren skulle tvingas lämna över varor till en köpare som denne inte skulle kunna betala. Redan härigenom kom själva överlämnandet av varan att spela en väsentlig roll för stoppningsrättens slutpunkt. Överlämnandet har också därefter spelat en väsentlig roll när det gäller stoppningsrättens slutpunkt.

9.4.1 Tiden före den skandinaviska köplagen: leverera och avlämna

Enligt 1862 års konkurslag kunde säljaren, om han eller hon till gäldenären sålt varor, vägra att "leverera" dessa, under förutsättning att betalning inte erlagts och att varorna vid tidpunkten för konkursen eller ackordsförhandlingen inte redan hade "avlämnats". Lagen utformades medvetet tvetydigt beträffande slutpunkten för stoppningsrätten.[20] Reglerna inbjöd därför till olika tolkningar.

Ett problem var de i lagen använda termerna "leverera" och "avlämna". Om det skedde en transport var frågan om säljaren hade kvar sin stoppningsrätt under transporten. Det går inte att av lagtexten utläsa om det är avlastningen av godset till fraktföraren som markeras med ordet "avlämnande" eller om det är överlämnandet till köparen.

Almén menade[21] att man för att förstå äldre rätt måste ha klart för sig att termerna användes i en säregen betydelse. Termen "leverera" i konkurslagen motsvarades av "avlämna" i den skandinaviska köplagen och "avlämnade" i konkurslagen av "utgiva" i den skandinaviska köplagen. Detta får betydelse för nutida analyser av praxis kring äldre rätt, men det löser inte alla frågor i samband med stoppningsrättens slutpunkt.

Slutpunkten för stoppningsrätten är svår att fastställa också mot bakgrund av 1864 och 1891 års sjölagar. Vid tiden före den skandinaviska köplagens ikraftträdande angav sjölagen att säljaren, trots att konossement överlämnats till köparen, hade rätt att inställa lossning och annars förfoga över godset om inte betalning skedde. Sammanställt med konkursrättsliga regler medförde reglerna tolkningsproblem som avspeglade sig i en hel del rättsfall från högsta instans beträffande detta och närliggande ämnen.[22]

---

[20] Se om dessa avsnitt 3.8.1.

[21] Almén § 39 i not 7.

[22] *Flygande fanan* JA 18 s. 339, *Söridderen* JA 18 s. 345, *Nancy* JA 24 s. 78, *Sofia* JA 26 s. 65, *Betzey* JA 31 s. 317, *Rex* NT 1871 s. 460, *Piltz & Berg* NT 1872 s. 247, *Pallas* NJA 1874 s. 559, *Kong Carl* NJA 1877 s. 510, *Stange et comp II* NJA 1889 s. 12.

9.4.2 Den skandinaviska köplagen: besittning

Av den svenska lagtexten i 39 § den skandinaviska köplagen framgår att säljaren kunde "hålla godset inne, eller för det fall det är försänt men ej kommit *i köparens besittning*, hindra dess utgivande".[23] Enligt stadgandet kunde således säljaren inte utöva sin rätt sedan varan kommit i köparens besittning.

Ordet besittning fanns inte i den gamla norska och finns heller inte i den danska köplagen. Av den norska och danska lydelsen kan man indirekt utläsa att det var den faktiska besittningen över godset som var avgörande. Texten formulerades så att säljaren kunde "hindre dens overgivelse" till köparens bo. Trots detta har det aldrig rått någon tvekan om att rättsläget var detsamma i de skandinaviska länderna.[24]

Skillnaden mellan uttrycken "hålla godset inne" och "hindra dess utgivande" är viktig att framhålla. Den ger nämligen en bild av det förhållande som finns mellan avlämnandet, transporten och överlämnandet av godset. Som jag återkommer till strax är detta alltjämt av stor betydelse.[25]

Det skall också uppmärksammas att det i den skandinaviska köplagen gällde en motsvarande slutpunkt för säljarens möjlighet att häva köpet vid köparens dröjsmål. Enligt 28 § andra stycket den svenska lagen var hävning inte möjlig om säljaren låtit köparen komma i besittning av godset med mindre säljaren gjort förbehåll om hävningen. Också i denna regel undvek den norska och undviker den danska lagen att bygga på besittningsterminologin. I stället används uttrycket att godset inte får vara "overgivet til" köparen. Att säljarens möjlighet att häva var begränsad på detta sätt var också ett argument för att begränsa stoppningsrätten på motsvarande sätt.

9.4.3 Ömsesidighet kräver nya gränser

I och med att stoppningsrätten gjordes ömsesidig i den uniforma köplagen uppstod ett behov av delvis andra gränsdragningar för när stoppningsrätten inte längre kan utnyttjas. Detta beror på att också köparen fick möjlighet att ställa in sin prestation. Överföring av betalning är inte detsamma som att lämna över godset. Transportstadiet är inte lika utpräglat vid betalning även om det kan förekomma. Det krävs därför att man tänker i något andra banor när det gäller överföring av betalning än vad som är fallet när det gäller överföring av varor.

---

[23] Kursiveringen gjord av mig.

[24] Almén § 39 vid not 90a, NOU 1972:20 s. 312, Ussing, Køb s. 100 f., Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 686.

[25] Systematiken har dock gjorts relativt oklar i de nya köplagarna, se Herre i Studier till minnet av Almén, *passim*.

Vid utformningen av reglerna om stoppningsrätt tog man ingen särskild hänsyn till stoppning av betalning. Det som stod i centrum var att regeln gjordes ömsesidig. En diskussion utspann sig kring frågan om inte också andra stycket, den egentliga stoppningsrätten under transporten, skulle göras ömsesidig. Emellertid stannade man för att det var nog att köparen kunde ställa in sin betalning enligt huvudstadgandet.[26] Det gjordes därför inte några egentliga försök att klarlägga slutpunkten för parternas möjligheter att stoppa prestationerna.

Artikel 73(1) ULIS innehåller inget uttryck för när rätten att ställa in prestationen skulle upphöra. Det framgår endast att det var möjligt att ställa in en prestation. För att få någon uppfattning om när denna rätt upphör är man tvungen att gå till artikelns andra stycke. Där anges att säljaren, för det fall varorna redan sänts iväg, kan "prevent the handing over of the goods" till köparen. Det är således överlämnandet till köparen som är det avgörande också vid tillämpning av konventionen.

Det kan tyckas något märkligt att slutpunkten för möjligheten att stoppa går att finna i andra stycket eftersom det endast handlar om säljarens stoppningsrätt. För köparen kan det inte bli aktuellt att överlämna några varor. För att få någon ledning av andra stycket i fall där köparen avser att utöva sin rätt att stoppa betalningen krävs andra överväganden.[27] Denna bedömning har betydelse även för dagens köprätt.

9.5 Dagens utgångspunkt: utlämnandet

Det kan konstateras att det för en smidig lösning av tvister måste finnas en skarp gräns för fall där stoppningsrätten kan tillämpas och när den upphör att vara tillämplig. Trots detta kan ifrågasättas om tillståndet är detta ideala. Som redan framskymtat är frågan mångfacetterad och inte alldeles lätt att få grepp om. I detta avsnitt skall huvudlinjerna beskrivas. Den första frågan är huruvida det föreligger en definierad gräns för när stoppningsrätten upphör. Slutpunkten för stoppningsrätten måste dock, innan en närmare begränsning görs, sättas i samband med de begrepp som används i lagtexten.

9.5.1 Det saknas en enhetlig reglering av slutpunkten

Varken i 61 § första stycket köplagen eller artikel 71(1) CISG finns något uttryck som klart anger när stoppningsrätten upphör att vara tillgänglig för

---

[26] Se avsnitt 16.2.

[27] Det blir närmast fråga om att precisera när betalningen är fullgjord. Se Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 25 och nedan avsnitt 9.5.1.

en part. Det enda som antyder en slutpunkt är att det i 61 § andra stycket köplagen sägs att säljaren kan "hindra att varan lämnas ut" till köparen. I artikel 71(2) CISG används uttrycket "prevent the handing over of the goods" till köparen. Mellan dessa uttryckssätt föreligger en – om än endast obetydlig – skillnad. Enligt den svenska texten går det enligt mitt förmenande inte att dra slutsatsen att det är det faktiska överlämnandet till köparen som åsyftas.[28] Detta är lättare att göra vid en läsning av den engelska texten. Också den svenska översättningen av konventionstexten talar om att varan lämnats över till köparen. Skillnaden i uttryckssätt medför att "lämna över" antyder att det är köparens faktiska omhändertagande som åsyftas. Att "lämna ut" varan har inte samma direkta hänsyftning på överlämnandet till köparen.

Ledning för att avgöra när stoppningsrätten upphör måste därför kompletteras med andra argument. Ett närliggande exempel är att detentionsrätt och retentionsrätt – vilka i stort sett har samma funktion som stoppningsrätt – enligt allmänna principer endast kan användas så länge den som vill göra gällande sin rätt inte har överlämnat föremålet i motpartens besittning.

Vidare finns i svensk rätt en regel om återkravsrätt i 63 § fjärde stycket köplagen. Om varan "överlämnats" till köparen sedan denne ansökt om god man enligt ackordslagen (1970:847) eller försatts i konkurs, får säljaren kräva varan åter under vissa förutsättningar. Om säljaren skulle ha rätt att stoppa varan enligt 61 § köplagen också efter att den överlämnats till köparen skulle regeln i 63 § vara överflödig, åtminstone i ackords- och konkursfallen.

Slutligen kan konstateras att stoppningsrätten i den skandinaviska köplagen följde hävningsrätten. I den nya köplagen har man behållit utgångspunkten för upphörande av säljarens möjligheter att häva. I 54 § fjärde stycket köplagen uttrycks detta fortfarande så att säljaren kan häva om inte varorna kommit i köparens besittning. Däremot används en annan formulering i bestämmelsen om stoppningsrätt. Det kan således konstateras att man inte längre har samma uttrycksätt beträffande hävningsregeln och stoppningsrätten. Enligt min mening skall detta dock inte uppfattas som att någon materiell skillnad är avsedd.

Inom litteraturen kring köplagen och konventionen om internationella köp av lösa saker är man relativt ense om att regeln skall uppfattas så att stoppningsrätten upphör vid överlämnandet till köparen.[29] Slutligen har man i förarbetena till köplagen uttalat att det är besittningsförhållandet

---

[28] Jfr dock Ramberg, Köplagen s. 595.

[29] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 24-25, Honnold § 390, Ramberg, Köplagen s. 595 och Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 35 såvitt gäller säljarens stoppningsrätt.

som avses också med de nya uttryckssätten i köplagen.[30] Det tycks således vara relativt klart att utgångspunkten för *säljarens* stoppningsrätt är att den upphör när varan lämnas över till köparen. Det är därför möjligt att bygga på den praxis som utbildats kring stoppnings- och hävningsrättens slutpunkt under den skandinaviska köplagens tid.

Även om det är möjligt att komma fram till slutpunkten för säljarens stoppningsrätt, är det inte lika lätt att hitta klara uttalanden när det gäller slutpunkten för *köparens* möjligheter att stoppa sin prestation. Såvitt jag har kunnat förstå får man dock använda ett motsvarande resonemang som när det gäller säljarens stoppningsrätt. Har betalningen fullgjorts kan stoppningsrätten inte längre utnyttjas av köparen.[31] Den fråga som återstår att svara på är således när man kan anse att betalningen har fullgjorts. Detta sker enligt svensk praxis först när den är tillgänglig för säljaren.[32]

9.5.2 Betydelsen av att "hålla inne varan" respektive "hindra att varan lämnas ut"

De nya köplagarna har förändrat systematiken och begreppen i flera avseenden i förhållande till den äldre köplagen. Detta gäller också för uttryckssätten som lagen använder när den beskriver slutpunkten för stoppningsrätten. Sambandet mellan denna slutpunkt och andra regler, som detentionsrätten och avlämnandet, vilka har liknande formuleringar, har också uppmärksammats i den svenska doktrinen.[33] Det gemensamma draget är att alla regler avser att ge ledning för bedömningen av vem som har varan i sin vård. I vissa sammanhang talas om "kontroll" över varan.[34] Tanken leder lätt till köplagens regler om kontrollansvar vilket dock inte är detsamma som den "kontroll" som avses i stoppningsregeln.

(i) "Hålla godset inne" respektive "hindra dess utgivande"

Det är två fraser i den skandinaviska köplagen som bör framhävas. Denna var nämligen tämligen konsekvent utformad[35] varför lagen var lättare än dagens att förstå i dessa avseenden. Den gamla köplagen gav i 39 § säljaren rätt att stoppa godset genom att "hålla godset inne" eller, så länge godset

---

[30] Se NU 1984:5 s. 342 och prop. 1988/89:76 s. 179.

[31] Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 25.

[32] *Postgirobetalningen* NJA 1982 s. 366, *Kontrollavgiften* NJA 1988 s. 312 och *Premiebetalningen* NJA 1992 s. 782. Se också Lehrberg, Betalningsformer avsnitt 9.8 och Arnesdotter, Moderna betalningsmetoder s. 185 ff.

[33] Herre i Studier till minnet av Almén och Johansson i Marius 240 s. 59 ff. och 66 f.

[34] Herre i Studier till minnet av Almén, har kallat sin artikel "Köprättens regler om 'kontroll' över varan" där citattecknen kring ordet kontroll är befogade.

[35] Herre i Studier till minnet av Almén s. 185.

inte kommit i köparens besittning, "hindra dess utgivande". Dessa olika uttryckssätt är enligt Almén[36] två skilda saker. Att "hålla godset inne" innebär att man underlåter att avlämna godset i den tekniska mening som den äldre köplagen förstod med termen. Detta har ingenting med den faktiska besittningen av godset att göra. Att "hindra godsets utlämnande" till köparen har däremot med besittningen att göra.

(ii) Mindre konsekvent terminologi

Köplagen har inte fått en lika konsekvent utformning som dess föregångare hade. I köplagen används uttrycken "hålla inne varan" och "hindra att varan lämnas ut" om varandra. Detta trots att man inte kan finna att den förändrade terminologin varit avsedd att förändra rättsläget. Vad som inte är helt klart enligt köplagen är förhållandet mellan stoppningsrätten och detentionsrätten.[37]

Enligt huvudstadgandet om stoppningsrätt i 61 § första stycket köplagen kan en part inställa fullgörelsen och hålla inne sin prestation.[38] Detta syftar inte bara på själva avlämnandet utan något mer. Det avser hela prestationen, dvs. också en rätt att före själva avlämnandet underlåta att t.ex. tillverka en vara.[39]

Vad innebär då terminologin i köplagen för stoppningsrättens slutpunkt? Till en början kan konstateras att den äldre terminologin behållits i rubriken till 10 § köplagen där det talas om rätten att hålla inne varan. Om man sedan går till 10 § första stycket köplagen så finner man att det där använda "inte skyldig att lämna ut varan" kan ges ett något annat betydelseinnehåll än endast att hålla inne varan vid själva det faktiska avlämnandet. Varför använder man annars uttrycket lämna ut varan?

Mot bakgrund av det anförda menar jag att de olika uttryckssätten i å ena sidan suspensionsbestämmelsen i 61 § första stycket köplagen och å andra sidan detentionsrätten i 10 § första stycket köplagen avspeglar ett något annorlunda betydelseinnehåll. Detta kan inte ha varit avsett. Båda bestämmelserna syftar på avlämnandet. Därför skulle det varit en fördel om man i 10 § första stycket använt ett uttryckssätt som speglade detta, dvs. att säljaren har rätt att "hålla inne varan". Detta skulle då stämt med uttryckssättet i stoppningsbestämmelsen.

---

[36] Almén § 14 vid not 35-38, § 15 vid not 9a-11 och § 39 vid not 97-98a.

[37] Herre i Studier till minnet av Almén s. 189 f. tar upp förhållandet mellan vissa regler, men inte explicit mellan de olika styckena i 10 och 61 §§ köplagen.

[38] I konventionen om internationella köp av lösa saker uttrycks saken så att en part "may suspend the performance". I den svenska översättningen används uttrycket "får inställa fullgörelsen".

[39] Trots olika uttryckssätt i förhållande till tidigare köprätt tolkades stoppningsrätten också enligt tidigare rätt på det sätt att säljaren hade möjlighet att upphöra med t.ex. förberedelserna av sin prestation. Se Hellner i Festskrift till Rodhe s. 239 och Lennander i Festskrift till Hellner s. 315.

Vad sedan gäller terminologin i 61 § andra stycket köplagen anger reglerna där att säljaren har en rätt att "hindra att varan lämnas ut till köparen". Detta är samma uttryck som används för säljarens detentionsrätt i 10 § andra stycket köplagen. Det råder väl ingen tvekan om att uttrycken i dessa båda lagrum måste avse samma sak. Det är här fråga om det fysiska utlämnandet till köparen som markerar skärningspunkten.[40] Utgångspunkten i båda stadgandena måste vara överlämnandet till köparen eftersom säljaren släppt den egna faktiska vården om varan genom att avlasta den till transportören.

Däremot blir förhållandet mellan å ena sidan 10 § första stycket köplagen och å andra sidan 10 § andra stycket och 61 § andra stycket köplagen något oklart. I den förra bestämmelsen talas om att säljaren inte är "skyldig att lämna ut varan" medan de senare ger säljaren rätt att "hindra att varorna lämnas ut". Dessa uttryckssätt är inte helt enkelt att se någon språklig skillnad mellan. Reglerna om att hindra varans utlämnande syftar på det faktiska utlämnandet till köparen. Det förefaller orimligt att uttryckssättet i 10 § första och andra stycket köplagen skulle ha samma betydelseinnehåll och syfta på det faktiska utlämnandet till köparen. Varför har man då delat upp stadgandet i två stycken?

Förhållandet mellan 10 och 51 §§ köplagen måste också beaktas. Enligt det senare stadgandet har säljaren om köparen inte uppfyller sina förpliktelser rätt att "hålla inne varan enligt 10 §". Enligt denna bestämmelse har dock part inte någon skyldighet att lämna ut den. Förvirringen blir i ljuset av detta omtumlande.[41] Möjligen kan hänvisningen i 51 § förklaras av rubriken till 10 §.

Förarbetena är dessvärre inte särskilt klargörande på denna punkt. Detta tycks bero på en viss osäkerhet beträffande innebörden av plats- och distansköp. Enligt förarbetena[42] skulle nämligen 10 § första stycket köplagen innebära att säljaren inte är skyldig att lämna ut varan eller förfoganderätten över den, t.ex. genom överlåtelse av dokument, till köparen utan att denne erlägger betalning. Däremot nämns inget om vad det innebär att en part inte är skyldig att lämna ut varan.

Beträffande 10 § andra stycket köplagen sägs, alltjämt enligt förarbetena, att samtidighetsprincipen inte kan "tillämpas som sådan vid distansköp där varan skall sändas från den ort där den skall avlämnas". Detta skulle medföra att säljaren aldrig skulle bli skyldig att avlämna varan hävdas det.[43] Detta är nog riktigt men bara i den omfattning som man ser avlämnandet

---

[40] Herre i Studier till minnet av Almén s. 190.

[41] Munukka s. 262 tycks dra slutsatsen att inställandet inträder när tradition skall ske.

[42] Prop. 1988/89:76 s. 76.

[43] Prop. 1988/89:76 s. 76.

som ett faktiskt överförande av besittningen till köparen.[44] Emellertid är det uppenbart att avlämnande också kan ske genom att varan lämnas till t.ex. en transportör. Detta framgår ju direkt av 7 § andra stycket köplagen och dess motsvarighet i artikel 31(a) CISG. Det framstår därför som om förarbetena uppfattar uttrycket i 10 § första stycket köplagen som om det hade med den faktiska besittningen att göra. En sådan betydelseändring i förhållande till äldre rätt kan dock inte ha varit avsedd och det finns inget i förarbetena som i övrigt tyder på detta.

Det kan konstateras att uttryckssätten i köplagen beträffande detentions- och stoppningsrätt gör att förhållandet mellan de båda instituten är något oklar. Emellertid vågar man, med hjälp av den systematik som reglerna fått, förutsätta att den nya lagen inte avser att förskjuta betydelsen i förhållande till äldre rätt. Därför kan konstateras att 10 § första stycket köplagen avser en rätt att hålla gods eller godsrepresentativ inne vid den tidpunkt som dessa skulle presteras. Som en parallell till dessa regler finns 61 § första stycket köplagen. Dessa lagrum kan tillämpas endast så länge inte godset avlämnats. Det är själva prestationsskyldigheten som är av intresse. På motsvarande sätt hänger 10 § andra stycket köplagen samman med 61 § andra stycket på det sätt att det är det faktiska utlämnandet till köparen som avgör när rätten upphör. Vad som skiljer de båda bestämmelserna är att 10 § köplagen tillämpas när säljaren inte lämnat kredit eller anstånd med betalningen och 61 § köplagen i andra fall.

(iii) Stoppningsrätten kan inte upphöra före avlämnandet

Avlämnandet är inget som beaktas vid bedömning av stoppningsrättens slutpunkt men det har beröring med slutpunkten. Avlämnandet sker vid hämtningsköp när köparen tagit hand om varan eller när denna överlämnats till köparen. Detta framgår av 6 § köplagen. Detsamma gäller enligt 7 § första stycket köplagen beträffande transportköp där säljaren skall sköta den lokala transporten. I övriga fall, där avtalet inte innehåller en avvikande bestämmelse, avlämnas varan när den överlämnas till en självständig transportör.

I de fall avlämnandet sker samtidigt med att köparen tar hand om godset har säljarens prestation ännu inte fullgjorts förrän köparen får varan överlämnad till sig. Redan med stöd av samtidighetsprincipen kan säljaren därför hindra att varan lämnas ut till köparen. Har kredit lämnats kan stoppningsrätten tillämpas eftersom varan kan hållas inne. Skulle avlämnandet och köparens omhändertagande av godset inte sammanfalla kan stoppningsrätten under godstransport bli aktuell och den upphör först när godset lämnas ut.

---

[44] Ramberg, Köplagen s. 204.

Den rätt som en part har att suspendera fullgörelsen upphör inte förrän avlämnandet sker. För det fall avlämnandet sker först efter transporten, t.ex. när D-gruppens klausuler i INCOTERMS används, kan 61 § första stycket köplagen respektive artikel 71(1) CISG tillämpas. Det är för sådana fall där avlämnandet sker innan transporten avslutats som stoppningsregeln i 61 § andra stycket köplagen respektive artikel 71(1) CISG får en självständig betydelse. Av de nu redovisade reglerna följer således att stoppningsrätten aldrig kan upphöra före avlämnandet.[45]

9.5.3 Slutsats: stoppningsrätten upphör när varan lämnas ut till köparen

Utgångspunkten för bedömningen av slutpunkten för stoppningsrätten är den tidpunkt då varan faktiskt lämnas ut till köparen. Är det fråga om ett hämtnings- eller lokalt transportköp är det faktiska överlämnandet av godset till köparen som är avgörande. Avlämnandet sammanfaller i dessa fall med överlämnandet och stoppningsrätten upphör därför vid denna tidpunkt.

Samma utgångspunkt måste gälla för det fall det är fråga om ett ordinärt transportköp. Den närmare innebörden av när godset skall anses vara utlämnat till köparen ger sig dock inte omedelbart i dessa fall. Den avgörande frågan är vid vilken tidpunkt köparen faktiskt får vård om godset. Om detta sker genom någon annan spelar ingen roll. Samma problem som förelegat enligt äldre rätt att fastställa när köparen fått besittning föreligger fortfarande även om en något annan terminologi används. Praxis som rör tillämpningen av den skandinaviska köplagen har därför fortfarande relevans.

9.6 Besittningsbegreppet bör inte användas

Besittningsbegreppet används i den praxis som finns kring stoppningsrätten. Denna praxis blir därför svår att förstå om man inte känner till hur begreppet används. Innan jag går över till en genomgång av hur praxis behandlat stoppningsrättens slutpunkt kan det vara lämpligt att reda ut vissa frågor kring besittningsbegreppet. Jag tar i samband härmed ställning mot att använda besittningsbegreppet i samband med att man beskriver när stoppningsrätten upphör.[46]

---

[45] Johansson i Marlus 240 s. 67 f.

[46] I praxis används dock besittningsbegreppet. Domstolarna måste då göra förbehåll som i *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) där Högsta domstolen undersökte huruvida

9.6.1 Olika typer av besittning

I den skandinaviska köplagen kopplades stoppningsrättens slutpunkt till den tidpunkt då köparen fick godset i sin besittning. På detta sätt kom besittningen redan från början att spela en betydande roll för möjligheten att utöva stoppningsrätten. Detta förefaller naturligt eftersom ett överförande av äganderätten är det hela avtalet går ut på vid omsättningsköp. En ändring av äganderätten förutsätter en besittningsöverföring: varan skall överlämnas från säljaren till köparen. När överföringen inte är så omedelbar uppkommer dock problem med besittningsterminologin eftersom man inte kan säga att vare sig säljare eller köpare har besittning när t.ex. en utomstående tredje man har varan i sin vård. Flera olika benämningar har därför fått införas för att kunna beskriva besittningsförhållandet på ett mera precist sätt.

En form av besittning är den där en person har faktisk eller omedelbar kontroll över en sak, s.k. *omedelbar besittning*. Denna form av besittning innebär att varor som ligger i ett varulager vilket tillhör en person anses vara i denna persons omedelbara besittningen. Det kan dock tänkas att besittningen är vad man kallar *medelbar*. Detta kan vara fallet när en ägare till en vara lämnar den till en lagerhållare för förvaring. Ägaren har då endast medelbar besittning till varan som är i lagerhållarens omedelbara besittning.

Om man går vidare med det givna exemplet kan man tänka sig att det föreligger *sambesittning* beträffande varorna i lagret. Detta uppkommer om både varuägaren och lagerhållaren har fri tillgång till varorna oberoende av varandra. Är de för tillgång till varorna beroende av varandra, t.ex. på grund av att det krävs att båda öppnar med sin egen nyckel i fall där två lås förekommer talar man om *gemensam besittning*.

Termerna för besittning är sedan lång tid godtagna. Emellertid skulle jag här vilja använda ytterligare en som inte är fullt lika etablerad. Denna form av besittning uppstår som ett slags medelbar besittning[47] när det för sålda varor utställts ett löpande transportdokument, t.ex. ett konossement. Genom att varan utlämnas endast mot återställande av dokumentet brukar man tala om att dokumentet representerar varan. Att inneha dokumentet kan då sägas motsvara att någon är i besittning av varan. Emellertid motsvarar inte innehavet av ett dokument i form av konossement fullständigt det faktiska innehavet av varorna. Dessa innehas ju av transportören och varuägarens besittning är utan dokumenten endast medelbar. Genom dokumenten uppkommer dock ett förhållande som jag skulle vilja benämna

---

köparen kunde anses ha fått besittning om godset i den mening begreppet hade vid tillämpningen av köplagens regler om stoppningsrätt.

[47] Håstad, Sakrätt s. 228 använder beteckningen medelbar besittning, se också s. 50.

symbolisk besittning.[48] Genom användande av termen symbolisk framkommer en nyans som antyder att innehavet av konossementet inte är detsamma som det faktiska innehavet av varorna. Det finns dock i sjölagen vissa regler som försvagar konossementets verkan och gör att innehav av det inte kan jämställas med innehav av varan.[49]

9.6.2 Besittningsbegreppets historiska belastning

Besittningsbegreppet är i flera rättsordningar ett självständigt institut. Detta är fallet t.ex. i både Tyskland och Frankrike. Besittningen var också ett favoritämne för den tyska litteraturen under inflytande av pandekterätten.[50] Inom detta ämne tog man upp så vitt skilda frågor som grunden för besittningen och skyddet besittningen enligt straffrättsliga regler.[51] Detta har fört diskussionen om besittning över till rättighetsdiskussionen eftersom besittningen gav uttryck för en rådighetsrätt. Det kan redan genom vad här antytts konstateras att besittningsbegreppet är belastat av den historiska diskussion som förekommit.

Ett konkret exempel på denna belastning är att man vid utarbetandet av den uniforma köplagen undvek termen besittning eller dess engelska motsvarighet "possession".[52] I stället används i konventionen termen "preventing the handing over" vilket alltså i de nya nordiska köplagarna fått formen hindra att varorna lämnas ut. Detta skall ses som en medveten önskan att hålla de nationella besittningsbegreppen – liksom det därpå grundade äganderättsbegreppet – utanför konventionens tillämpningsområde.

---

[48] Jag har tidigare efter inspiration från engelsk rätt använt denna benämning, se Johansson i MarIus nr 240 s. 75. Uttrycket används redan i tidig praxis från Danmark dock med något annan betydelse. Se N.J.A. 29 Bd. 152 och Nielsen, Studier s. 82.

[49] Det första undantaget rör dubbelförvärv av dokument som regleras i 13 kap. 56 § (306) sjölagen. Grönfors, Godsbefordran s. 313 har uttryckt reglerna på ett enkelt sätt: "Mellan dokumenten inbördes vinner alltså den första traditionen, men i förhållande mellan dokument och själva godset vinner alltid godset." Det andra undantaget är stoppningsrätten vid förvärv av konossement enligt 13 kap. 57 § (307) sjölagen vilket behandlas i avsnitt 14.5 och 15.8.2.

[50] Här kan nämnas att Carl von Savigny år 1803 utkom med verket Das Recht des Bezitzes i första upplaga. Den fick en svidande kritik av Rudolf Ihering i Beiträge zur Lehre vom Besitz i Ihering's Jahrbuch IX 1868.

[51] En framställning i linje med detta är Eschelsson Bidrag till läran om besittning enligt svensk rätt.

[52] Cohn i ICLQ 1974 s. 533.

9.6.3 Besittningsbegreppets heterogena karaktär

Även om man begränsar perspektivet till nutid och nationell rätt har besittningsbegreppet en heterogen karaktär. Det förekommer således såväl inom straffrätten, sakrätten som obligationsrätten. Inom straffrätten utgör besittningen gräns t.ex. mellan tillgrepps- och förskingringsbrott. Inom sakrätten avgör det frågor om sakrättsligt skydd genom den s.k. traditionsprincipen. Vidare har begreppet betydelse vid utmätning genom äganderättspresumtionerna i 4 kap. utsökningsbalken. Besittningen är av betydelse också för möjligheterna till godtrosförvärv enligt lagen (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre. Till detta kommer att besittningen har betydelse i det obligationsrättsliga förhållandet genom bl.a. reglerna om hävning.

Det säger sig självt att ett begrepp som dyker upp på så olika ställen sällan kan ha ett homogent betydelsefält.[53] Det har dock hävdats att det finns fördelar med ett sammanhållet besittningsbegrepp.[54] Ett sådant begrepp skulle vara att föredra men har visat sig svårt att upprätthålla.[55] Ett exempel på att besittningsbegreppet inte alltid är likartat utformat är besittningsövergången vid överlåtelse respektive pantsättning av lös egendom vilket kommer att belysas längre fram.[56]

Redan inom det sakrättsliga området för traditionsprincipen är besittningsbegreppet således splittrat. Detta framgår redan genom en snabb översikt över praxis. I fallet *Trälasten på banvagnen* NJA 1924 s. 543 talas redan i rubriken om att det i fallet var fråga om huruvida köparen genom *avskiljandet kommit i besittning av virket.* Detta uttryckssätt följdes senare upp i en del av de vota som kom fram i Högsta domstolen. Uttrycken visar att besittningen inte enbart avser någon faktiskt vård och inte heller någon självständig tillgång hos annan utan även andra åtgärder. Snarare tycks besittningsbegreppet användas som ett samlingsbegrepp för när rättsfakta för sakrättsskydd är uppfyllda. En sådan begreppsbildning anser uppenbarligen även Göranson genomförbar, som med sin egen modellbyggnad försöker hålla samman besittningsbegreppet.[57] I och för sig kan inte heller jag se något problematiskt i att använda besittning som ett formuleringstekniskt hjälpmedel.[58] Emellertid kan man fråga sig till vilken nytta detta är när begreppet i så hög grad saknar ett homogent omfång.

---

[53] Se t.ex. Håstad, Sakrätt s. 53, Hessler s. 16 och Hessler i SvJT 1983 s. 175.

[54] Göranson s. 435 ff. och Göranson i SvJT 1985 s. 539.

[55] Ett exempel på användning av begreppet som en samlingsbeteckning är Falkanger, Leie s. 52 ff.

[56] Avsnitt 9.10, särskilt 9.10.5.

[57] Göranson s. 462.

[58] Jfr t.ex. Ross i Festskrift till Ussing *passim.*

I vissa fall används begreppet besittning i en snävare bemärkelse än det ovan redovisade.[59] Egendom som var mätt och märkt *kunde inte anses ha kommit i köparens besittning* då den kvarlåg på mark vartill säljaren hade nyttjanderätt. Besittningen omfattar utöver den egentliga vården också ett rättsligt förhållande.

I vissa senare fall har man också gått ifrån besittningsterminologin.[60] Det är möjligt att detta kunde tyda på att besittningsbegreppet skulle utmönstras. Minoriteten i *Husvagnsfallet* använde dock en besittningsterminologi. Högsta domstolen har i ett par senare fall angående utmätning också använt sig av besittningsterminologin.[61] Detta är dock naturligt eftersom presumtionsreglerna om vad som tillhör gäldenären och därmed kan utmätas enligt 4 kap. utsökningsbalken, utgår från att det som är i gäldenärens besittning också skall anses tillhöra denne om det inte framgår att egendomen tillhör annan.

I *Peders virke* NJA 1983 s. 436 fann Högsta domstolens att virke inte kunde utmätas eftersom det inte framgick att virket ägdes av utmätningsgäldenären. Omständigheterna var sådana att sonen till utmätningsgäldenären, genom brukandet av en med gäldenären gemensamt ägd fastighet, ansågs ha "ensambesittning" till fastigheten och hälften av det på den upplagda virket samt att bevisningen, bl.a. i form av ett kvitto över köpeskilling, var tillräcklig för att andra hälften av virkespartiet skulle anses ha förvärvats av sonen.

Vidare har i *Colonell Stille* NJA 1984 s. 132 en samägd häst som lämnats till en travtränare ansetts fortfarande vara i makarnas "gemensamma besittning".

I *Lotty Yanke* NJA 1984 s. 456 ansågs en häst, som uppstallats hos en travtränare efter avtal med denne och en annan person, fortfarande vara i den senares besittning. I detta fall uttalade majoriteten att besittningsbegreppet led av "i viss utsträckning betydande oklarhet". Trots detta menade de att hästen var i gäldenärens besittning trots att den var uppstallad hos annan. Minoriteten på två justitieråd var av motsatt åsikt och hävdade att presumtionsregeln inte skulle tillämpas i fråga om egendom som tredje man innehar för gäldenärens räkning.[62]

Redan de anförda fallen medför enligt min mening att man skall vara försiktig med användningen av besittningsterminologin när man försöker analysera slutpunkten för stoppningsrätten. Om man i stället använder en terminologi som anger när stoppningsrätt föreligger vinner man i klarhet.

---

[59] *Ved i Norrtälje hamn* NJA 1929 s. 64.

[60] Se t.ex. majoriteten i *Husvagnen* NJA 1975 s. 638

[61] *Colonell Stille* NJA 1984 s. 132 och *Lotty Yanke* NJA 1984 s. 456 där osäkerheten rör frågan om besittningen var omedelbar eller medelbar. Se också *Peders virke* NJA 1983 s. 436 om ett virkesparti på samägd mark.

[62] Göranson har i SvJT 1985 s. 538 behandlat och till viss del kritiserat behandlingen av besittningsbegreppet i dessa fall.

Så tycks man gå till väga i de flesta sakrättsliga framställningar när man försöker avgränsa det sakrättsliga skyddet för ett förvärv.

I framställningen använder jag en terminologi som, på grund av besittningsbegreppets heterogena karaktär, inte utgår från besittning. I stället analyserar jag stoppningsrätten utifrån varje särskild situation.

9.7 Slutpunkten parterna emellan enligt praxis

Utgångspunkten för stoppningsrättens slutpunkt är när varan lämnas ut till köparen. Jag skall i detta avsnitt undersöka hur lagen tillämpats i domstolspraxis. Denna praxis grundar sig helt på äldre rätt. Emellertid har de nya reglerna utformats så att äldre praxis alltjämt har intresse för bedömning även enligt nuvarande köprätt. Det är därför betydelsefullt att närmare redogöra för slutsatserna av äldre rätt. Jag koncentrerar mig i detta avsnitt på förhållandet mellan parterna. Avsikten är att visa på vilket sätt domstolarna resonerat för att komma fram till stoppningsrättens slutpunkt utan avseende på frågor som kan uppkomma vid transport av den sålda varan.[63]

9.7.1 Varor hos säljaren

Om varan skall hämtas hos säljaren är det inte ovanligt att båda parter i köpeavtalet är närvarande. Det är också utgångspunkt för hämtningsköp enligt köplagen. Det måste då vara köparens faktiska omhändertagande av varan som utgör slutpunkten för säljarens stoppningsrätt.[64] Har säljaren kvar varorna i sin vård har stoppningsrätten inte upphört. Detta framgår klart av både lagtext och praxis.[65]

> I fallet med *Mahognyblocket* UfR 1909 s. 139 (SøHa) hade en snickarmästare köpt ett mahognyblock mot accept av växlar på sex månader. När växlarna förföll kunde endast en delbetalning erläggas och för resterande belopp accepterades nya växlar. Virket låg kvar hos säljaren under hela tiden ända fram till det att snickarmästaren gick i konkurs. Konkursboet stämde säljaren och ville ha ut godset eftersom köpeskillingen erlagts åtminstone till viss del. Säljaren åberopade stoppningsrätten. *Sø- og Handelsretten* fann att säljaren hade rätt att behålla virket mot att delbetalningen återlämnades.

Exempel på varor som är kvar i säljarens vård är inte många i praxis eftersom det i praktiken är klart vad som gäller i dessa fall. Tveksamhet kan dock uppstå huruvida varorna skall anses vara i säljarens vård. Ett exempel

---

[63] Frågeställningen utvidgas till att omfatta transportdelen i kapitel 12 och 13.

[64] Almén § 39 vid not 90.

[65] Se *Växelaccepten* UfR 1909 s. 132 (SøHa), *Mahognyblocket* UfR 1909 s. 139 (SøHa) och *Pakhusoplægning* UfR 1923 s. 193 (ØL).

på detta är när godset är på väg till köparen genom flottning. [66] Detta fall kan betraktas som en transport av godset men nämns ändå här för att belysa de gränsdragningar som kan uppkomma.

> I det norska fallet *Modumtømmer* Rt. 1891 s. 505 var det fråga om flottning av timmer. Säljaren skulle på egen risk och kostnad flotta timret till köparen. Under tiden flottning pågick försattes köparen i konkurs. Det framkom under tvisten att timret var märkt och att det utställts märksedlar för timret.[67] Tvisten avgjordes efter § 40 i 1863 års konkurslag. För att stoppningsrätt skulle upphöra enligt den lagen måste timret vara intaget i köparens varulager. Eftersom det var säljaren som utförde flottningen och den alltjämt pågick var det inte svårt för *Høyesterett* att konstatera att stoppningsrätten inte hade upphört.

Även enligt senare norsk rätt skulle utgången bli densamma.[68] Det är uppenbart att virket inte lämnats ut i det fall säljaren själv företar flottningen. Det är under sådana förhållanden inte ens avlämnat och stoppningsrätten kan inte upphöra före denna tidpunkt.[69] Också enligt övrig nordisk rätt skulle resultatet bli detsamma. Jag menar att detsamma skulle gälla även om inte säljaren själv stod för flottningen utan denna utfördes av en s.k. flottningsförening, och detta även för det fall köparen är medlem i flottningsföreningen.[70] Det skall dock uppmärksammas att flottning inte förekommer som transportsätt inom träindustrin i dag, varför rättsfallens direkta prejudikatvärde förlorat i betydelse.

Viss återupprättad betydelse måste rättsfallen tillmätas i situationer som kan uppkomma vilka påminner om flottning. Den utvinning av olja eller gas som sker på kontinentalsockeln i Nordsjön transporteras ofta genom ledningar in till anläggningar i land och därifrån vidare till köpare. Det krävs särskilda licenser för att få inrätta rörledningarna och licens ges normalt gemensamt till alla ägare av fält där utvinning sker. Detta har medfört att rörledningarna normalt ägs i förening av de producenter som finns på marknaden, en s.k. bruksägarförening. Om rörledningarna tillhör en sådan förening kan samma resonemang användas som när timmer flottas. Stoppningsrätten har då inte upphört förrän oljan eller gasen kommit till köparens intag på rörledningen.[71] Under förhållanden där säljaren äger rörledningen och också i övrigt sköter pumpning av olja eller gas, kan varorna inte anses som avlämnade förrän de når köparen. Stoppnings-

---

[66] Se angående flottning se JFT 1898 s. 4, *Tømmer på rot* Rt. 1898 s. 721, *Modumtømmer* Rt. 1891 s. 505 och *Ouchterlonys timmer* NJA 1911 s. 407 (se avsnitt 9.11.2).

[67] Det skall uppmärksammas att det inte förelåg någon lagstiftning om köpares rätt till märkt virke. Se numera lov om måling av skogsvirke og skurlast av 4 juni 1965 nr 4 och lov av 19 december 1986 nr 76.

[68] Brækhus & Hærem s. 484.

[69] Johansson i Marlus 240 s. 67 f., se också avsnitt 9.5.2 (iii).

[70] *Ouchterlonys timmer* NJA 1911 s. 407.

[71] Se beträffande amerikansk rätt *Pester Refining* 2 UCC Rep Serv. 2nd 501 och 6 UCC Rep. Serv. 2nd 417.

rätten finns då kvar. Skulle rörledningarna tillhöra köparen bör dock möjligheten att utöva stoppningsrätt anses ha upphört när pumpning startar.

9.7.2 Varor i det fria

Varor kan befinna sig i det fria utan övervakning. Detta kan vara fallet med framför allt varor som timmer eller virke. Även grödor av annat slag kan tänkas finnas att hämtas på detta sätt. För svensk rätts del finns flera fall om överlåtelse av timmer.[72] Timmer kan säljas antingen på rot eller efter avverkning.

Timmer sålt på rot lär inte kunna betraktas som överlämnat till köparen förrän det skiljts från marken.[73] Numera betraktas sådan avverkningsrätt som en upplåtelse av nyttjanderätt enligt jordabalken.[74] Också för sådana fall skall reglerna om stoppningsrätt gälla.[75] Är det säljaren som står för avverkningen inträffar inget överlämnande vid avverkningen. När köparen avverkar timret tar han eller hon handgripligen tag i virket på ett sådant sätt att stoppningsrätten upphör; detta även om timret efter avverkningen blir kvar på säljarens mark.[76]

> De svenska rättsfall som behandlar försäljning av varor i det fria avser endast uppkomsten av borgenärsskyddet. Frågor om förhållandet mellan detta institut och stoppningsrätten behandlar jag strax nedan. Enligt domarna anses skydd mot säljarens borgenärer uppkomma när köparen tar varan i besittning. Om den ligger kvar på säljarens mark lär det således inte ske någon besittningsövergång i sakrättslig mening. Om varupartiet är upplagt på neutral mark uppstår inte sakrättsligt skydd för köparen.[77] Däremot kan köparen vinna skydd mot säljarens borgenärer genom märkning.[78]

För norsk rätts del finns några fall om stoppningsrätt beträffande fällt timmer. I några av fallen var timret upplagt i anslutning till fällningsplatsen

---

[72] Se t.ex. *Traditionsprincipen II* NJA 1925 s. 453 och *Ved i Norrtälje hamn* NJA 1929 s. 64 vilka båda gällde timmer som fanns på mark över vilken säljaren ägde råda.

[73] Almén § 39 vid not 111.

[74] *Rotposten* NJA 1979 s. 451 och *Skogsaverkningsrätten* NJA 1986 s. 136.

[75] I rättsfallet *Skogsaverkningsrätten* NJA 1986 s. 136 ställdes frågan på sin spets. En fastighetsägare sålde där en rätt att avverka skog på fastigheten. Den förste förvärvaren överlät rätten till en tredje man. Denne betalade till den första köparen vilken dock inte betalade fastighetsägaren. Tredje man avverkade skogen mot säljarens bestridande. Högsta domstolen kom fram till att samma principer för stoppningsrätten som kommit till uttryck inom den allmänna kontraktsrätten skulle tillämpas. Detta innebär att köprättens regler kommer att tillämpas. Säljaren hade således rätt att få ersättning för att hans eller hennes stoppningsrätt inte beaktats.

[76] Almén § 39 vid not 113.

[77] *Motala* NJA 1894 s. 160.

[78] Numera gäller lagen (1944:302) om köpares rätt till märkt virke.

vid skogsbilvägar eller liknande.[79] I det tredje fallet var timret upplagt på köparens fastighet.[80]

> De faktiska förhållandena i *Dokka Bruk* Rt. 1971 s. 549 var följande. Dokka Bruk hade ingått avtal om köp av timmerpartier. Dessa skulle levereras vid skogsvägar i anslutning till de olika avverkningsplatserna. Platserna var belägna på mark som säljaren ägde eller hade dispositionsrätt till, långt från Dokkas driftställe. Även om det enligt modernt skogsbruk kunde vara praktiskt att köparen någon tid kunde låta timret ligga kvar i det fria, fann *Høyesterett* att den plats där timret fanns inte kunde anses vara köparens "varulager eller annet oppbevaringssted". Ordalydelsen i § 40 1863 års konkurslag pekade i stället på att köparen skulle ha fått exklusiv rådighet över timret för att säljaren skulle vara avskuren från att utöva sin stoppningsrätt.[81]

Enligt Høyesterett krävs en exklusiv rådighet för köparen för att avskära säljarens stoppningsrätt. Det skall dock uppmärksammas att domstolen uttryckligen inte tog ställning till om timret var "overgitt" till köparen enligt köplagens regler. I och med att det i konkurslagens regler angavs att varorna skall vara intagna på ett av köparens kontrollerat lagringsställe kan man anta att domstolen ansåg att detta gick längre än köplagens regler, varför det inte var nödvändigt att ta ställning till dessa regler.

Det nämnda fallet skall sammanställas med ett andra liknande fall som finns refererat i *Statlandbruket* Rt. 1974 s. 879.

> I fallet *Statlandbruket* Rt. 1974 s. 879 förelåg liknande omständigheter som i det tidigare refererade fallet. Timret var således fällt och märk. Säljaren hade enligt särskilt avtal åtagit sig transport av timret till köparens utelagringsplats. Denna plats var belägen strax utanför köparens såg där timret samlades upp innan det släpades in för sågning. På grund av hårt väder kunde transporten inte ske enligt planerna. Timret blev liggande på andra platser ca 400 km från köparens såg. Timret var under uppsikt av säljaren men köparen kunde fritt hämta timmer. *Høyesterett* kom fram till att säljarens hade kvar sin stoppningsrätt. Att timret var lagrat på annat ställe i köparens intresse spelade mindre roll och gav inte den exklusiva rådigheten som krävdes enligt § 40 konkursloven vilket var den enda regel som prövades av Høyesterett.

Båda fallen följer varandra. Frågan är om de skulle bedömts annorlunda enligt nu gällande rätt där kravet på att varorna skall vara intagna på köparens varulager inte finns. Jag kan inte tolka fallen på annat sätt än att kravet på exklusiv rådighet för köparen innebär något annat än köplagens krav. Det framgår också att Høyesterett anslutit sig till en tolkning väldigt nära ordalydelsen i den äldre konkurslagen. Det har hävdats att rättsfallet sam-

---

[79] *Dokka Bruk* Rt. 1971 s. 549, *Statlandbruket* Rt. 1974 s. 879 och RG 1958 s. 360 (NV).

[80] *Krogstad Cellulosefabrik* Rt. 1973 s. 95.

[81] Skiljedomen RG 1958 s. 360 (NV) med liknande faktiska förhållanden slutar på samma sätt. Motiveringen med exklusiv rådighet saknas dock i detta fall.

manställt med förarbetena till täckningslagen[82] gör att det enligt gällande norsk rätt krävs exklusiv rådighet för att stoppningsrätt skall kunna utövas.[83] I de övriga nordiska ländernas rätt framstår denna tolkning som mycket diskutabel. Under alla förhållanden saknas stöd i annan nordisk praxis för ett sådant antagande. Varorna har i de refererade fallen inte kommit så långt i sin förflyttning från säljaren till köparen att det skulle medföra någon annan bedömning om köplagen tillämpats. I båda fallen var timret kvar ute i det fria.[84]

Skulle timret däremot i *Statlandbruket* Rt. 1974 s. 879 vara transporterat fram till köparens normala uppläggningsplats, i det aktuella fallet strax utanför sågen, är jag mer tveksam. Enligt äldre norsk rätt verkar det stå klart att stoppningsrätten skulle ha upphört. Hur utgången skulle blivit enligt dagens köprätt är mer osäkert. Att säljaren hade ett uppdrag från köparen att transportera varan medför emellertid inte att han eller hon kommer i en gynnsammare position i stoppningshänseende.[85] Säljaren har ju timret i sin vård under transporten. Om släpningen av timret avslutats är det dock troligt att stoppningen upphört också enligt dagens regler.

I *Krogstad Cellulosefabrik* Rt. 1973 s. 95 hade timret lagts upp på köparens tomt. Detta skulle ha kunnat förändra utgången. Emellertid blev så inte fallet. En bidragande orsak var att fallet inte direkt rörde stoppningsrätten utan huruvida säljaren kunde hindra att virket märktes sedan det lagts på köparens tomt.

> I *Krogstad Cellulosefabrik* Rt. 1973 s. 95 hade timret, innan det mätts och märkts för köparens räkning körts till dennes tomt. Detta var ett normalt förfarande som utvecklats inom träindustribranschen på grund av allt snabbare hantering av råvaroma. Förfarandet låg i båda parters intresse. *Høyesterett* fann att köparens inte hade rätt att disponera över det så länge det var omärkt. Säljaren kunde därför hindra att märkning vidtogs vilket i sin tur ledde till att det inte skulle ingå i ett för köparen öppnat ackordsförfarande.[86]

Det skall konstateras att Høyesterett uttryckligen reserverade sig mot ett uttalande som herredsretten gjort, vilket innebar att stoppningsrätten otvivelaktigt gått förlorad. Høyesterett tog däremot inte själv ställning till stoppningsrätten slutpunkt eftersom det inte ansågs nödvändigt för att avgöra tvisten. Även om fallet har beröringspunkter med stoppningsrätten menar jag att man inte skall dra för stora växlar utifrån fallet. Förstvote-

---

[82] NOU 1972:20 s. 312.

[83] Truyen i TfR 1990 s. 357. Jag känner mig emellertid inte helt övertygad om denna argumentations riktighet.

[84] Herredsretten ansåg dock att stoppningsrätten gått förlorad enligt köplagens regler redan när timret kommit till den plats varifrån det skulle släpas, se *Statlandbruket* Rt. 1974 s. 879 (883).

[85] Vilket Truyen i TfR 1990 s. 381 tycks vara inne på.

[86] Märk här fallet *Haneborgs plankor* Rt. 1905 s. 276, där stoppningsrätten ansågs ha upphört sedan timret märks för köparens räkning trots att timret låg kvar hos köparen.

rande i Høyesterett påpekar också att reella praktiska hänsyn oavhängigt av fördelningen mellan kreditorerna samt ändamålsenlig avveckling av avtalsförhållandet är viktiga grunder för avgörandet.[87] Således kan man tänka sig situationer där branschpraxis kommer att spela en avgörande roll för hur stoppningsrätten kommer att gestalta sig. Detta har bekräftats i svensk praxis på området.[88]

9.7.3 Varor som innehas av tredje man utanför transportfasen

Säljarens stoppningsrätt upphör när varan lämnas ut till köparen. Emellertid är det inte nödvändigt att godset lämnas direkt till köparen. Det kan lika gärna vara fråga om utlämnande till personer som agerar på köparens vägnar. Det har föreslagits att den rätta frågan i detta sammanhang är vem tredje man skall identifieras med.[89] Skall tredje man identifieras med säljaren eller med köparen? För alla tredje män har Almén[90] uttryckt att man skall ställa ganska stränga krav för att dessa skall anses kunna vara köparens representanter. Jag är inte helt säker på att praxis numera avspeglar den skepsis som Almén ger uttryck för. Jag har valt att i detta sammanhang utelämna transportören och andra tredje män som inte har del i transportuppdraget. Dessa skall behandlas senare.[91]

Tredje man kan inneha godset i många olika egenskaper, såsom lagerhållare, depositarie, hantverkare eller i annan form. Enligt vad som framgår av praxis är det inte endast identifieringsfrågan som är av intresse. Det spelar en viss roll vilka rutiner som används kring anteckningar om vem som har rätt att förfoga över godset.

> I fallet *Stange et comp I* NJA 1888 s. 8 såldes ett parti järn som var intaget på järn- och metallvågen i Göteborg. Köparen Stange et comp hade, sedan säljaren utfärdat en anvisning till vågen, fått viss del av partiet överförd på sig av magistraten i Göteborg. Detta hade skett genom anteckning i vågboken. Innan den sista delen överfördes förbjöd säljaren vågmästaren Falck att till någon utlämna ytterligare järn. *Högsta domstolen*, som fastställde underrätternas dom, fann att järnet alltjämt tillhörde säljaren eftersom det inte överförts på köparen i vågboken. Följaktligen kunde den försålda varan inte anses som "aflemnad".[92] Stadgandet i 38 § 1862 års konkurslag medförde således att säljarna hade rätt att utfå resterande del av järnet.

---

[87] Se *Krogstad Cellulosefabrik* Rt. 1973 s. 95 (96).

[88] Se *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH).

[89] Truyen i TfR 1990 s. 351 f.

[90] Almén § 39 vid not 125 ff.

[91] Se avsnitt 12.2 och 12.7-12.9.

[92] Om betydelsen av termen avlämna hade den samma betydelse som överlämna enligt den skandinaviska köplagen, se avsnitt 9.4.1.

Beträffande det refererade fallet skall uppmärksammas att säljaren utfärdat en anvisning till vågmästaren att utlämna godset. Detta hade tydligen ingen självständig betydelse när säljaren sedan ville utöva stoppningsrätt, utan det avgörande var om järnets ägare antecknats i vågboken.

Den normala tvisten i samband med stoppningsrätten går dock mer rakt på sak beträffande frågan om tredje man skall anses vara säljarens eller köparens representant. Det finns flera exempel på detta i praxis.

> Ett klassiskt fall i detta hänseende är *Målarmästare Jensen Skjøtt* UfR 1931 s. 130 (VL). En person köpte på kredit sovrumsmöbler under firman Industribyens Møbelmagasin. Säljare var en möbelfabrik som levererade varorna i maj 1929. Därefter blev möblerna för köparens räkning förda till målarmästaren Jensen Skjøtt för målning. Säljaren kom den 27 augusti 1929, strax före det att köparen gick i konkurs, till målarmästaren och återtog möblerna utan att köparen lämnat sitt samtycke eller tillåtit saken. Orsaken till återtagandet var att möbelfabriken uppfattat sig handla med det aktiebolag som köparen hade under bildande. När det visade sig att aktiebolaget inte existerade tog de tillbaka möblerna. *Vestre Landsret* kom fram till att det för köpets fullbordande inte var en väsentlig förutsättning att aktiebolaget var det subjekt som ingick avtalet. Målarmästaren hade fått möblerna tillsänt sig för målning och även påbörjat denna. Domstolen kom således fram till att han mottagit möblerna på köparens vägnar. Säljaren hade således ingen rätt att återta dem.

Om det går att konstatera att någon agerat som köparens representant är saken således klar. Stoppningsrätten upphör då genom att representanten tar hand om godset. I det ovan redovisade fallet *Målarmästare Jensen Skjøtt* UfR 1931 s. 130 (VL) hade målarmästaren fått ett uppdrag av köparen att måla möblerna. Han hade också påbörjat målningen. Dessa fakta var nog för att målarmästaren skulle identifieras med köparen. I andra fall har köparen inte agerat på ett lika självständigt sätt.

> I fallet med *Soft-Ice-maskinen* UfR 1962 s. 171 (DH) var köparen innehavare av en korvkiosk på Københavns Grønttorv. Denne köpte en soft-ice och sodafountain-maskin av en svensk säljare. Parterna ville att soft-ice maskinen skulle förvaras på en speditörs lager under ombyggnadsarbeten i korvkiosken. Säljaren uppdagade dock att maskinen utsattes för nedsmutsning och risk för skador på speditörens lager och tillfrågade köparen om denne inte kunde vara behjälplig att finna annan förvaringsplats. Slutligen fann man ett maskinrum på Grønttorvet där maskinen ställdes upp. Endast personal från Grønttorvet hade tillgång till maskinrummet. *Højesteret* konstaterade att maskinen flyttats på säljarens initiativ och att det skett på grund av praktiska hänsyn. Därför kunde maskinen inte anses vara överlämnad till köparen.

Fallet *Soft-Ice-maskinen* belyser hur domstolarna bemödar sig att utreda vem det är som handlar och på vems initiativ handlingen kommer till stånd. Detta måste också vara avgörande för om någon skall kunna sägas handla som representant för köparen.

I vissa fall har det uppstått oklarhet om vad som egentligen avtalats. Det gäller då att bestämma vilka rättsfakta som skall läggas till grund för

avgörandet. Man kan tänka sig att köparen uppger en tredje man som sin representant och därför avstår från sitt besittningstagande. Domstolarna tycks fästa stor vikt vid klarhetsintresset i dessa fall.[93]

> I rättsfallet *Garnfärgeriet* UfR 1958 s. 685 (SøHa) sålde en fransk garnfabrik, genom sin agent garnvaror i två partier till en dansk köpare. Köpet skedde under villkor franco danska gränsen mot växlar. Den speditionsfirma som anlitades för att utföra transporten skulle sköta inklarering av garnet för köparen. Därefter skulle det levereras direkt till ett garnfärgeri för infärgning enligt ett avtal mellan köparen och färgeriet. Det första partiet ankom till färgeriet den 28 juli 1956. Säljaren fick dock strax dessförinnan, genom sin agent, kännedom om att köparen hade en vacklande ekonomi. Agenten satte sig i kontakt med speditören den 6 augusti 1956 för att stoppa godset. Det andra partiet var dock redan lastat hos säljaren för transport till färgeriet. Man överenskom därför att fraktbrevet inte skulle ange köparen som mottagare. Nästa dag tog agenten kontakt med köparen och gjorde stoppningsrätten gällande. Senare samma dag tog agenten kontakt med färgeriet och förklarade läget, varvid köparen bekräftade att han var införstådd med att varupartierna ställdes till agentens förfogande. *Sø- og Handelsretten* kom fram till att det första partiet inte kunde stoppas eftersom det redan behandlats av färgeriet. Däremot fanns stoppningsrätten kvar beträffande det andra partiet. Säljaren hade vidtagit sådana åtgärder att stoppningsrätten var bevarad för det senare partiet.

I detta fall har säljaren genom att agera och försäkra sig om att alla var införstådda med att garnet kunde lämnas på färgeriet bevarat sin stoppningsrätt. Detta gällde dock bara för det sista partiet. Genom omhändertagande och påbörjandet av infärgning av det första partiet kunde inte stoppningsrätten användas beträffande detta.

Praxis ger en klar bild av att avtalsförhållandena mellan tredje man och säljare respektive köpare är avgörande när det gäller tredje män som inte ingår i transportkedjan.

9.8 Hur stoppningsrätten får sakrättslig verkan

Inom sakrätten har man använt sig av ett besittningstänkande. Särskilt starkt är detta i Sverige där det sakrättsliga skyddet är uppbyggt kring en traditionsprincip. Tradition sker som bekant genom överföring av besittningen av den köpta egendomen från säljaren till köparen. Det finns därför anledning att undersöka om det är möjligt att dra några slutsatser beträffande stoppningsrättens slutpunkt utifrån det traditionskrav som gäller för att sakrättsligt skydd skall uppstå. Innan jag kommer in på denna

---

[93] Förutom fallet *Garnfärgeriet* UfR 1958 s. 685 (SøHa), som refereras i texten, kan också hänvisas till *Metos* Rt. 1997 s. 1438 där stoppningsrätten endast berördes i förbigående.

fråga måste jag dock ta ställning till om stoppningsrätten över huvud taget har något med sakrätten att göra.

Stoppningsrätten har sagts äga särskild betydelse i sitt sakrättsliga sammanhang.[94] För reglerna om stoppningsrätt i de köprättsliga lagarna gäller som utgångspunkt att regleringen endast avser förhållanden mellan parterna. Detta framgår uttryckligen av artikel 4 CISG och underförstås i den svenska lagen genom dess avtalsfrihet.[95] Frågan blir mot bakgrund av dessa båda påståendena närmare bestämt att avgöra vad det är som säger att stoppningsrätten har någon sakrättslig verkan.

9.8.1 Sakrättslig verkan genom hävningsinstitutet

Stoppningsrättens sakrättsliga verkan måste förstås mot bakgrund av att stoppningsrätten framstår som en möjlighet att skydda ett förmögenhetsobjekt, vilken inte bara gäller mot den ursprungliga avtalsparten, utan även mot tredje man.[96] På detta sätt kan stoppningsrätten få betydelse som ett skydd mot borgenärernas krav i säljarens eller köparens konkurs. Detta sker genom att en part genom stoppningsrätten säkerställer en eventuell hävning av avtalet. Hävningen får verkan mot tredje man eftersom denne inte kan få bättre rätt än vad konkursgäldenären har.[97]

9.8.2 Reglerna om stoppningsrätt är tvingande i förhållande till tredje man

Även om det kan konstateras att reglerna om stoppningsrätt genom hävningen har sakrättslig betydelse rör det sig för svensk del fortfarande om obligationsrättsliga regler vilka rör förhållandet mellan två parter. Om parterna i det köprättsliga förhållandet vill avtala om andra villkor kan de fritt göra detta. Frågan är då om en sådan överenskommelse får någon betydelse för tredje mans ställning.

Om ett avtal som avviker från dispositiv rätt skall tilläggs verkan i förhållande till tredje man avgörs av reglernas tvingande karaktär gentemot tredje man. Att avgöra om en regel på detta sätt är tvingande är emellertid inte alldeles enkelt.[98] Till en början skall uppmärksammas att terminologin är lite svårhanterlig. Termerna tvingande respektive dispositiv regel brukar

---

[94] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 237, Undén, Sakrätt I s. 109 och Hillgård s. 76 f.

[95] 3 § köplagen och Ramberg, Köplagen s. 153 f.

[96] Hessler s. 2.

[97] Förhållandet mellan stoppnings- och hävningsinstitutet berörs i samband med stoppningsrättens plats i rättsordningen, avsnitt 4.3.2.

[98] Här kan rent allmänt hänvisas till Grönfors i Festskrift till Nial och mera specifikt angående stoppningsrätt till Hellner i Festskrift till Rodhe s. 246 ff.

avse frågan om parterna genom avtal kan avvika från dispositiv rätt. Denna fråga är dock inte intressant i förhållande till tredje man. I stället är den intressanta frågan om parternas avtal också får verkan i förhållande till andra. Är så fallet kan man säga att regeln är tvingande i förhållande till tredje man eller att den är sakrättsligt tvingande.

Utgångspunkten i svensk rätt att bestämmelser som rör parterna i ett obligationsrättsligt förhållande är dispositiva. Det föreligger inget hinder för säljare och köpare att avtala om att stoppningsrätten skall upphöra vid en annan tidpunkt än utlämnandet till köparen.[99]

Beträffande den sakrättsliga verkan av parternas avtal är utgångspunkten att regler som har till syfte att skydda tredje mans rättsställning inte kan avtalas bort.[100] Det skulle förefalla märkligt om två parter i ett avtal genom detta skulle kunna försämra den rätt som tredje man har. För en sådan verkan måste det under alla förhållanden finnas ett klart stöd i rättsordningen. Ett sådant exempel är (hävnings- återtagande- eller) äganderättsförbehållet som accepteras också gentemot en tredje man.[101]

Stoppningsrätten påminner i så måtto om äganderättsförbehållet att den säkrar möjligheten till en eventuell framtida hävning. Utifrån denna utgångspunkt skulle det var rimligt att också låta avtal om stoppningsrätt få sakrättslig verkan på motsvarande sätt som ett äganderättsförbehåll.[102] Detta skulle i förhållande till köparens borgenärer innebära att säljaren kan avtala om en bättre ställning, dvs. säljaren kan ha kvar en stoppningsrätt som sträcker sig i tiden efter det att köparen fått varorna i sin vård. En sådan möjlighet skulle dock medföra att köparens borgenärer kom i en sämre situation än vad som föreskrivs enligt lag. Sådana ovillkorliga hävningsförbehåll har inte tillerkänts sakrättsliga verkan.[103] Det skulle te sig mycket tveksamt om detta skulle var möjligt utan lagstöd eller en klart uttalad praxis på området skapa en längre gående stoppningsrätt. Utvecklingen av äganderättsförbehållets sakrättsliga verkningar hade också kraftig födslovånda. Att utsträcka stoppningsrätten genom avtal mellan parterna skulle få stora konsekvenser som inte bör tillåtas utan lagstöd. Önskar man säkerhet har man att följa reglerna för ägandrättsförbehåll.[104] Sakrätter kan ju som bekant inte tillskapas helt fritt.[105]

---

[99] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 247 och Munch s. 369.

[100] Grönfors i JFT 1999 s. 127 och Johansson i SvJT 1996 s. 736.

[101] Almén § 28 vid not 123-140, Håstad, Sakrätt s. 182 f. och Persson *passim*.

[102] Carstensen 2 s. 38 f. utgår från ett sådant antagande.

[103] Möller s. 94.

[104] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 247 f., Lennander i Festskrift till Hellner s. 326 och Möller s. 100. Jfr också Arnesdotter s. 223 om klausuler om hävningsrätt vid konkurs.

[105] Här kommer man in på den närliggande frågan om *numerus clausus*, dvs. sakrätternas begränsning till antal. Sakrätter kan inte tillskapas genom avtal utan endast genom en i rätten godtagen regel. Håstad, Sakrätt s. 130 och Hessler s. 84 och 280.

Som ett skäl mot en utsträckt stoppningsrätt kan man hämta illustration från andra förutsättningar för stoppningsrätten. Låt oss säga att en part känner till motpartens ekonomiska svårigheter redan före köpet. I kontraktet tas in en klausul som innebär att säljaren skall ha stoppningsrätt trots att säljaren visste om de ekonomiska bekymren. Det är svårt att tänka sig att detta skulle godtas av en domstol.

Det givna exemplet skulle dock kunna anföras till stöd för att säljaren kan avstå från sin stoppningsrätt på ett tidigare stadium än lagen föreskriver. Att avstå från sina rättigheter i förhållande till en motpart måste alltid vara möjligt.[106] I förhållande till köparens borgenärer ser jag heller inga problem med ett sådant avstående.

Om man däremot ser det ut säljarens synvinkel blir resultatet ett annat. Det är inte bara köparen som har borgenärer utan också säljaren kan ha sådana och det är deras ställning som inte får påverkas negativt. Det resonemang som förts ovan beträffande köparens konkurs kan med samma styrka hävdas vid säljarens konkurs.[107] Till detta kommer också återvinningsreglerna som medför att boet kan återvinna rättshandlingar. Dessa skulle under alla förhållanden kunna komma att användas på säljarens handling att avstå från stoppningsrätten.[108]

Läget i Danmark och Norge är något enklare att beskriva.[109] Det beror på att regler om stoppningsrätt tagits upp också i dessa länders insolvenslagstiftning och därmed får reglerna en klar sakrättsligt karaktär.[110]

Sammanfattningsvis kan man alltså konstatera att parterna inbördes kan förfoga över stoppningsrättens slutpunkt men reglerna är tvingande i förhållande till tredje man. Stoppningsrätten skall således betraktas som ett allmänt insolvensrättsligt institut vilket inte kan avtalas bort med verkan mot tredje man. Detta konstaterande om reglernas tvingande karaktär enligt svensk rätt framstår i ett internationellt perspektiv som än viktigare. Vid prövning av tvist enligt annat lands lag skall den tvingande karaktären på de svenska reglerna slå igenom.[111]

---

[106] Illum, Dansk tingsret s. 225 f. Carstensen 2 s. 38 f. och Ussing, Køb 109 f.

[107] Möller s. 200. Grönfors, Godsbefordran s. 317 hyser inga tvivel om att reglerna om stoppningsrätt i sjölagen är tvingande.

[108] Möller s. 96 tycks vara inne på att återvinningsreglerna kan tillämpas. Lennander s. 103 och 153 menar att utnyttjandet av själva stoppningsrätten eller säkerställandet inte kan återvinnas. Mot detta finns inget att invända. Hon tar dock såvitt jag kunnat se inte direkt upp frågan om avstående från stoppningsrätt. Se också Lennander i Festskrift till Hellner s. 322.

[109] Hellner i Festskrift till Rodhe s. 250.

[110] Se avsnitt 6.2.1 och 6.2.3.

[111] Angående lagval se avsnitt 6.3.

9.9 Verkan mot köparens exekutionsborgenärer

Jag går nu över till att undersöka hur stoppningsrätten förhåller sig till exekutionsborgenärernas krav på godset. Var för sig behandlas frågan om generalexekution, dvs. konkurs, respektive specialexekution i form av utmätning. Det skall redan inledningsvis uppmärksammas att dessa borgenärers krav inte kan sträcka sig längre än vad exekutionsgäldenärens krav sträcker sig.

9.9.1 Konkursborgenärerna

Som framgått av den historiska översikten[112] har stoppningsrätten i ett flertal länder betraktats som ett konkursrättsligt institut. Enligt äldre rätt framgick av 39 § den skandinaviska köplagen att stoppningsrätten kunde utövas vid bl.a. konkurs och ackord. Det låg då inte långt bort att dra slutsatsen att stoppningsrätten också hade betydelse för borgenärernas rätt i köparens konkurs.[113] Motsvarande koppling till konkursrätten saknas emellertid enligt nuvarande regleringen kring köpeavtal.

Emellertid ges säljaren genom 63 § tredje stycket köplagen en rätt att häva avtalet för det fall varorna lämnats ut till konkursboet efter konkursen och detta inte verkställer betalning eller ställer säkerhet. På så sätt kan man dra slutsatsen att konkursgäldenärens borgenärer inte har någon rätt att få varan utgivet till boet som går utöver gäldenärens rätt. Stoppningsrätten ger således separationsrätt i köparens konkurs.[114]

Någon regel motsvarande 63 § tredje stycket finns inte för de internationella köpen. Emellertid är det helt klart att också reglerna i artikel 71 CISG kan betraktas som ett sätt att i förtid säkerställa en eventuellt kommande hävning på grund av befarat eller inträffat avtalsbrott.[115] Även om det endast är förhållandet mellan säljare och köpare som regleras i konventionen får reglerna om stoppningsrätt sakrättslig verkan mot konkursborgenärerna när reglerna tillämpas mot bakgrund av svensk rätt. Motsvarande torde gälla i de övriga nordiska länderna.[116] Det är således klart att stoppningsrätten lämnar säljaren skydd också mot köparens borgenärer.

---

[112] Se kapitel 3.

[113] Almén § 39 vid not 21 f.

[114] Hessler s. 188, Rodhe, Sakrätt s. 182-183, Håstad, Sakrätt s. 177 ff. och Undén, Sakrätt I s. 108.

[115] Se t.ex. Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 5.

[116] Philip s. 394 ff.

9.9.2 Utmätningsborgenärerna

Någon regel som klart säger att stoppningsrätten utesluter utmätning i den sålda varan har aldrig funnits i svensk rätt. De fall som togs upp i 39 § den skandinaviska köplagen reglerade konkurs och andra situationer där det förelåg risk för insolvens; dock utan omnämnande av utmätning. Enligt Rodhe saknas också exempel från praxis på att säljaren skulle vara skyddad vid utmätning.[117] Inte heller senare har något svenskt rättsfall i denna fråga refererats. Med hänsyn till att säljaren tillagts skydd vid konkurs är det dock inte alltför vågat att dra slutsatsen att skydd föreligger också vid utmätning.[118] Utifrån sakliga överväganden finns skäl att behandla konkurs och utmätning på samma sätt.

Frågan har diskuterats i Danmark mot bakgrund av fallet *Utmätningen* UfR 1945 s. 856 (VL) där stoppningsrätten stod sig mot köparens utmätningsborgenärer. Fallet är relativt omstritt i dansk litteratur.[119]

> I fallet *Utmätningen* UfR 1945 s. 856 (VL) beställde en handelsman en leverans keramik mot kredit 30 dagar. Partiet med keramik ankom till Aarhus tullager varvid köparen blev underrättad om lasten. På grund av ekonomiska problem kunde köparen inte betala frakt och tull och därvid få ut partiet. En borgenär till handelsmannen begärde och fick utmätning i bl.a. det parti som låg i tullhuset. Sedan utmätningsborgenären betalat frakt och andra avgifter för partiet forslades det till en auktionsfirma där det skulle försäljas. Köparen gick därefter i konkurs. Sedan konkursen beslutats gjorde den obetalde säljaren gällande stoppningsrätt. *Domstolarna* fann att detta skulle bifallas med hänsyn till att varorna aldrig blivit överlämnade till köparen på sätt som krävs för att stoppningsrätten skulle vara utsläckt.

I den litteratur som diskuterat fallet står det helt klart att utmätningsbeslutet i sig inte medförde att stoppningsrätten upphörde. Vad som kan ifrågasättas är om inte utmätningsborgenären fått varorna i sin besittning genom att avhämta dem för vidare transport till verkställighet av utmätningen.[120] Varorna har i och för sig inte överlämnats till köparen genom detta. Däremot har de överlämnats till en tredje man som gör sin rätt gällande i godset. Detta måste på samma sätt som vid vidareförsäljning medföra att ett överlämnande till en senare förvärvare utsläcker stoppningsrätten.[121]

---

[117] Rodhe, Sakrätt s. 184.

[118] Rodhe, Sakrätt s. 184. Se också Undén, Sakrätt I s. 108 f. och Hellner i Festskrift till Rodhe s. 242. Håstad s. 178 uttalar att stoppningsrätt åtnjuter borgenärsskydd vilket också innefattar skydd vid utmätning.

[119] Ussing, Køb s. 106 f., Illum UfR 1947 B s. 191 f., Illum, Dansk tingsret s. 225 och von Eyben s. 241.

[120] Illum i UfR 1947 B s. 191.

[121] I andra sammanhang kommer jag in på betydelsen av att senare förvärvare får godset överlämnat till sig, avsnitt 14.3 beträffande förvärv och avsnitt 15.7.2 beträffande panträtt.

Möjligen skulle ett motargument mot ett sådant rättstillstånd vara att det, åtminstone för svensk rätts del, är en tillfällighet huruvida godset blir kvar på det ställe där utmätning sker. Å andra sidan kan mot detta anföras att det måste finnas en gräns när stoppningsrätten upphör och att den är tillfällig spelar mindre roll.

9.10 Borgenärsskyddets förhållande till stoppningsrätten

Ovan konstaterar jag att säljarens stoppningsrätt upphör när varorna lämnas ut till köparen eller dennes ombud. Det är därför inte svårt att tänka sig att detta överlämnande skulle ha beröringspunkter med det traditionskrav som gäller som huvudregel för att förvärvaren skall få skydd mot säljarens borgenärer. Traditionen innebär ju i sin enklaste form ett överlämnande av varorna från säljaren till köparen. Det skulle därför framstå som naturligt om upphörandet av säljarens stoppningsrätt och köparens borgenärsskydd fick en liknande utformning med hänsyn till det besittningsförhållande som diskuteras i båda fallen.

Utsträckningen av stoppningsrätten och på andra sidan borgenärsskyddet har också fått ett omfång som i viss mån sammanfaller. Emellertid har en uppdelning skett av besittningsbegreppet genom den funktionella syn som slagit igenom vid bedömningen av det sakrättsliga skyddet. Detta innebär att säljaren kan ha sin stoppningsrätt kvar trots att köparen har uppnått sakrättsligt skydd. Det föreligger således inte kongruens mellan stoppningsrättens slutpunkt och inträdet av köparens borgenärsskydd. Det sagda får inte betydelse bara för säljaren och köparen utan även för borgenärernas ställning vid exekution eftersom dessa inte kan få bättre rätt än den deras gäldenär har.

För att kunna göra en undersökning av konflikten mellan stoppningsrätten och borgenärsskyddet skall jag i detta avsnitt något redogöra för hur borgenärsskyddet är utformat.

9.10.1 Tradition som sakrättsligt moment vid borgenärsskydd

Kring införandet av 1734 års lag åtnjöt en förvärvare sakrättsligt skydd mot säljarens borgenärer redan i och med avtalet.[122] Däremot fanns ett

[122] Walin, Separationsrätt s. 20, Håstad, Sakrätt s. 216 f., Helander s. 305, Undén, Sakrätt I s. 96, Hessler s. 239, Jägerskiöld s. 96, Rodhe, Sakrätt s. 208 f. En utförlig historisk utläggning finns i Göranson s. 233 ff.

krav på tradition för förvärv av panträtt som gällde i stort också för andra säkerhetsrätter.[123] Senare gick utvecklingen också vid omsättningsöverlåtelse mot att traditionen skulle vara det avgörande sakrättsliga momentet för förvärvarens skydd. Några viktiga moment i denna utveckling skall beröras.

Den första lagstiftningsåtgärden av intresse är från mitten av 1800-talet. Härigenom gavs ett visst lagligt stöd för tradition genom 1835 års lösöreskköpsförordning. Denna förordning ersattes år 1845 av en ny förordning. Av lösöreskköpslagen, som den numera heter,[124] framgår motsatsvis att en förvärvare som inte iakttagit förfarandet enligt lagen vinner skydd mot överlåtarens borgenärer först genom tradition av varorna.[125]

Nästa steg i utvecklingen var en svit rättsfall i mitten av 1920-talet.[126] Genom denna svit kom traditionskravet att ta sin form i praxis. Den från dessa rättsfall etablerade vägen har utvecklats ytterligare och måste nu anses som helt fast.

Vid sidan om en utveckling i praxis kom nästa lagstiftningssteg att bli lagen (1936:81) om skuldebrev (skuldebrevslagen). Genom dess 22 § klargjordes att det för sakrättsligt skydd krävdes överlämnande av skuldebrevet såvitt det var fråga om ett löpande sådant.

I detta sammanhang finns inte anledning att gå närmare in på utvecklingen i övrigt.[127] Det kan räcka att konstatera att traditionsprincipen numera fått en sådan fasthet att det står utom allt tvivel att den måste betraktas som huvudregel i svensk rätt när det gäller köp av lösöre. En förvärvare vinner således sakrättsligt skydd mot överlåtarens borgenärer först sedan saken traderats.[128] Detta har kommit till uttryck i flera rättsfall från senare år där principen åberopas. Ett sådant fall där Högsta domstolen med eftertryck upprätthållit traditionsprincipen är *Flytdockan* NJA 1997 s. 660.[129]

> I fallet *Flytdockan* NJA 1997 s. 660 hade en flytdocka, som rättsligt sett var lösöre och utgjorde industritillbehör, sålts utan att tradition eller förfarandet enligt lösöreskköpslagen ägt rum. Sedermera inskrevs förklaring enligt 2 kap. 3 § jordabalken om att egendomen inte hörde till fastigheten. När säljaren försattes i konkurs uppstod fråga om förvärvet var sakrättsligt skyddat gentemot

---

123 Se t.ex. Walin, Panträtt kapitel V och Helander s. 404 ff.

124 Numera har reglerna fått status av lag och går under namnet lagen (1845:50) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva.

125 Håstad, Sakrätt s. 220.

126 Rättsfallen var *Trävaror fritt banvagn* NJA 1924 s. 543, *Traditionsprincipen I* NJA 1925 s. 130 och *Traditionsprincipen II* NJA 1925 s. 453.

127 Se Göranson som ger en fyllig framställning av utvecklingen i lag, praxis och doktrin.

128 Helander s. 432 ff., Rodhe, Sakrätt s. 210 och Göranson s. 369-400 ger en översikt över praxis. Denna uppdateras av Håstad, Sakrätt s. 216 ff.

129 Fallet har följts upp med liknande uttalanden i *Borrmaskinerna* NJA 1998 s. 379.

> säljarens borgenärer. Parternas argumentering i målet lämnade en möjlighet för *Högsta domstolen* att ta upp frågan om traditionsprincipens bestånd vilket ledde till följande uttalande. "Traditionsprincipen får anses vara så fast förankrad i svensk rätt att det knappast kan komma i fråga att helt eller delvis överge principen utan stöd av lag. Den bör alltså tillämpas när det gäller den aktuella flytdockan." Därefter konkluderade Högsta domstolen med att det inte skett någon tradition eller vidtagits några åtgärder med flytdockan som medförde att sakrättsligt skydd uppkom. Inte heller genom den gjorda inskrivningen erhöll man sådant skydd.

I vissa fall godtas i svensk rätt som alternativ till tradition något av följande moment: denuntiation, registrering enligt lösöreskköpslagen, märkning av virke eller registrering. Dessa sakrättsliga moment kommer i den mån de blir aktuella att beröras i sitt sammanhang nedan. För tillfället räcker det att framhålla att tradition är det normala sättet att få sakrättsligt skydd för förvärvaren vid köp av lösa saker.

9.10.2 Specialitetsprincipen

Det är sedan gammalt erkänt att sakrätter endast kan avse föremål som är individuellt bestämda.[130] Skulle det vara fråga om en rätt till generiskt bestämd egendom talar man om fordringsrätt.[131] Sakrätterna sägs därför vila på den s.k. specialitetsprincipen. Denna princip innebär nu inte så mycket annat än att olika rättsföljder kan inträda beroende på om godset avser ett individualiserat objekt eller om det avser generiskt bestämt gods. Rättsföljderna är däremot väsentligen olika. I ena fallet föreligger separationsrätt. I andra fallet föreligger endast en fordringsrätt att bevaka.

I svensk rätt har specialitetsprincipen inte fått så stor betydelse eftersom diskussionen varit inriktad på traditionen eller alternativ till detta. Specialiseringen sker då i samband med traditionen. För stoppningsrätten medför specialiseringen särskilda implikationer. Om man ser stoppningsrätten som en sakrätt så uppkommer i samband med specialitetsprincipen frågan om den egendom som stoppningsrätten avser måste vara individualiserad. Om det skulle vara på det sättet kan inte stoppningsrätten göras gällande i sålt virke som ligger tillsammans med annat virke ute i det fria. Vidare skulle stoppningsrätten inte kunna användas vid fabrikstillverkning eftersom det är fråga om en sak bland andra.

Ett sådant resonemang måste dock vara felaktigt. Såsom reglerna om stoppningsrätt utformats innefattar de dels en rätt att inhibera fullgörelsen, suspensionsregeln, dels en rätt att hindra överlämnande till köparen,

---

[130] Undén, Sakrätt I s. 198, Hessler s. 37 ff., Rodhe, Sakrätt s. 432 ff., Göranson s. 495 och Håstad, Sakrätt s. 152.

[131] Hessler s. 22 f. och 37 f., Göranson s. 495 f. samt Rodhe, Sakrätt s. 1 ff. Jfr dock Håstad, Sakrätt s. 24 f. som använder en något annorlunda indelning.

stoppningsregeln. Suspensionsregeln innebär att en part kan skjuta upp förberedandet, tillverkning eller avsändandet av de sålda varorna. Under sådana förhållanden kan det aldrig bli fråga om att kräva individualisering vid utövandet av stoppningsrätt. Stoppningsrätten innebär vidare en möjlighet att hindra att varan lämnas ut. Vid utlämnandet måste varan specialiseras på ett sådant sätt att stoppningsrätten kan göras gällande i visst bestämt gods.

9.10.3 Precisering av traditionskravet

Traditionskravet kan sägas vara ett allmänt krav som ställs upp för att avgöra när det sakrättsliga skyddet uppnås. För att kunna tillämpa detta krav måste man se till olika konkreta situationer. Detta har lett till att det skett en precisering av den närmare innebörden av traditionsprincipen.

(i) Från besittning till självständig rådighet eller avskuren rådighet

Sedan besittningsbegreppet kommit att kritiseras har det normala i modern litteratur[132] i detta sammanhang varit att fråga huruvida det räcker med att säljaren *avskurits från rådigheten* för att sådant skydd skall uppstå eller om det också krävs att köparen fått en *självständig rådighet* över den överlåtna egendomen. Frågeställningarna återkommer vid pantsättning där ett traditionskrav varit gällande redan från 1734 års lag.

Göranson[133] har emellertid framhållit besittningsläran och kritiserat uppfattningarna som framkommit i doktrin, särskilt Helanders, för den kallsinnighet som visats mot besittningsbegreppet. Göranson tillämpar själv i sitt arbete om traditionsprincipen en metod som utgår från frågan om det i svensk rätt är nödvändigt att *förvärvaren får besittning* eller om det räcker att *överlåtaren avhänder sig besittningen* till saken.

Jag har själv lite svårt att se vad som rent faktiskt skiljer dessa båda författares synsätt. I de situationer som uppstår i praktiken måste man ändå avgöra var gränsen skall gå. Denna gräns måste bestämmas så att den blir så klar och skarp som möjligt. Det är helt klart att Göranson arbetar för att bevara ett enhetligt besittningsbegrepp. Det leder till att han skapar underavdelningar till besittningsbegreppet. Förutom de klassiska besittningsbegreppen med omedelbar och medelbar besittning, inför Göranson *vård* och *obehindrad tillgång* som underbegrepp till omedelbar besittning.[134] Frågan är om denna indelning leder så mycket längre än att tala om avskuren

---

[132] Undén, Sakrätt I § 9, Hessler s. 99 f. och 238 ff., Helander s. 378 f., Rodhe, Sakrätt s. 210 och 387, Håstad, Sakrätt s. 216 ff. och 287 f. samt Hellner, Köprätt s. 219.

[133] Göranson s. 453 f.

[134] Göranson s. 469 f.

rådighet eller självständig rådighet. Enligt min mening är det svårt att se att Göransons ansträngningar underlättar förståelsen av besittningsbegreppet och traditionskravets närmare innebörd. Jag har också valt att inte använda mig av en besittningsterminologi i detta arbete. En av anledningarna till detta är att jag funnit att det är så heterogent att det snarast leder tankarna fel.[135]

Den fortsatta framställningen kommer således att ta utgångspunkt i om det för sakrättslig skydd räcker att säljaren *avskurits från rådigheten* eller om det också krävs att köparen fått en *självständig rådighet* över den överlåtna egendomen.

(ii) Avskuren rådighet eller självständig rådighet?

I svensk rätt kan man på sina håll spåra en viss osäkerhet om det för sakrättsligt skydd vid överlåtelse räcker att säljaren avskurits från rådighet eller om köparen också måste har fått självständig rådighet. Denna fråga har behandlats utförligt i den sakrättsliga litteraturen. Här skall endast göras några påpekanden som har betydelse för diskussionen om sakrättsligt skydd kontra stoppningsrätt.

Vid överlåtelse är det osäkert vad som gäller för krav på tradition.[136] Det har hävdats[137] att det av lagstiftningen på området inte finns något stöd för vare sig den ena eller andra åsikten angående traditionskravets närmare innebörd. Lika fullt finns vissa uttryckssätt som kan vara värda att uppmärksamma. I lösöreköpslagen skall den som vill uppnå sakrättsskydd för köpta varor som skall "i säljarens vård kvarbliva" iaktta lagens föreskrifter. Ordvalet med vård hos säljaren som bärande inslag kan tolkas så att traditionskravet är uppfyllt när säljarens avskurits från sådan vård.

I vissa rättsfall talas å andra sidan om att registrering enligt lösöreköpslagen skulle iakttagits, eftersom lösöret inte kommit i köparens besittning.[138] Liknande uttryckssätt används i 22 § skuldebrevslagen som innebär att vid förvärv av löpande skuldebrev, överlåtelsen inte blir gällande mot överlåtarens borgenärer om inte förvärvaren fått "handlingen i sin besittning". Detta stadgande ger således stöd för uppfattningen att förvärvaren måste ha fått en självständig förfoganderätt till egendomen.

Med hänsyn till uttalanden i förarbetena till skuldebrevslagen[139] kan man uppfatta formuleringen så att lagen bygger på en av flera möjliga hypoteser. Den *första* skulle vara den där lagens upphovsmän i stort uppfattade besittningsbegreppet som ett enhetligt begrepp. Denna upp-

---

[135] Se avsnitt 9.6.

[136] Håstad, Sakrätt s. 221 ff. och 287 ff.

[137] Helander s. 416.

[138] *Traditonskravet I* NJA 1925 s. 453, *Ved i Norrtälje hamn* NJA 1929 s. 64 och *Avloppsrören* NJA 1945 s. 400.

[139] SOU 1935:14 s. 96 f.

fattning kan hämta stöd från andra stadganden där besittningen togs upp som relativt problemfri. Ett exempel på annan lagtext där besittning förekommer är 39 § den skandinaviska köplagen vars uttrycksätt i stort stämmer med vad som upptas i 22 § skuldebrevslagen. En *andra* möjlighet är att man när man stiftade lagen endast hade normalsituationerna för ögonen. Man hade således inte de säregna fallen för ögonen när avlämnande och mottagande inte sammanfaller. Skuldebrevslagen är dessutom direkt tillämplig endast på fordringar som kommit till uttryck i skuldebrev varför det är naturligt att inte uppmärksamhet riktades mot alla tänkbara särfall. *Slutligen* har man i förarbetena över huvud taget inte varit inne på frågan om traditionskravets närmare innebörd.

I litteraturen har det sedan gammalt gjorts gällande att köparens självständiga tillgång till egendomen krävs.[140] Emellertid har senare tiders forskning gått åt ett håll där man förespråkar att det skall vara tillräckligt med att säljaren avskurits från möjligheten att förfoga.[141]

Åsikten i litteraturen tycks komma från den mycket splittrade bild som tidigare praxis gav.[142] På grund av denna splittrade bild var det mycket svårt att uttala sig om traditionskravets närmare innebörd. Det fick därför anses oklart huruvida domstolarna vid överlåtelse utöver säljarens avskurna rådighet också kommer att kräva att förvärvaren skall ha uppnått en självständig rådighet. Utifrån den osäkerhet som förelåg var det relativt naturligt att ändamålsöverväganden kom in i bilden. Skälen för traditionsprincipen kommer då att spela en avgörande roll.

För pantsättning gäller ett liknande traditionskrav som för överlåtelse. Redan i 1734 års lag fanns några stadganden som angav traditionskravet. I 10 kap. 1 § handelsbalken föreskrevs – i vart fall indirekt – att panthavaren skulle ha panten i sina hand, s.k. handpant. Panthavaren skulle således ha möjlighet att självständigt förfoga över den pantsatta egendomen. I 17 kap. 3 § samma balk föreskrevs att förmånsrätt följer med handpanträtt. Vidare gäller besittningskravet i 22 § skuldebrevslagen också vid pantsättning. Detta framgår av 10 § skuldebrevslagen. Enligt 3 kap. 6 § aktiebolagslagen gäller skuldebrevslagens bestämmelser också vid pantsättning av aktier. Motsvarande torde gälla beträffande konossement.

Det finns en rad rättsfall från början av förra seklet som klart uttalar att det inte bara är nog att pantsättaren avskärs från rådigheten utan att det därutöver krävs att panthavaren får en självständig tillgång till lösöret.[143]

---

[140] Kôersner i SvJT 1928 s. 343, Undén Sakrätt I s. 123 och 129, Ramberg i Hellner & Ramberg s. 355, Walin, Separationsrätt s. 29 f. samt SOU 1974:55 s. 232 f.

[141] Helander s. 380 och 400 f., Rodhe, Sakrätt s. 210 f. och 391 f. samt Håstad, Sakrätt s. 287 f.

[142] Hänvisningar till praxis finns i t.ex. Håstad, Sakrätt s. 221 ff. och 288 ff. Det kan också hänvisas till framställningarna i Helander s. 421 ff. och Göranson s. 475 ff.

[143] *Vinhandelsaktiebolaget* NJA 1911 s. 104, *Bankkällarlagret* NJA 1921 s. 364 I-II, *Skolagret* NJA 1923 s. 626 och *Obligationerna* NJA 1933 s. 78.

Senare har emellertid utvecklingen gått åt ett håll som gjort det svårare att bedöma vad som egentligen krävs.[144] Detta har föranlett Helander[145] att plädera för att det skall vara tillräckligt att pantsättaren avskärs från rådigheten för att sakrättsligt skydd skall uppnås. Detta tycks ha accepterats inom doktrin.[146]

Även om praxis för panträtt närmast talar för att det i sådana fall också krävs att panthavaren uppnått självständig rådighet är det utifrån ändamålsöverväganden inte givet att detta krav alltid är det mest motiverade.[147] I ett på senare tid avgjort fall[148] tycks Högsta domstolen också ha accepterat tankarna i modern doktrin.

> Målet *Skuldebrevsdepån* NJA 1996 s. 52 gällde ett löpande skuldebrev som pantförskrevs till säkerhet för ett lån och lämnades i öppen depå i bank. De regler som tillämpades var 22 och 10 §§ skuldebrevslagen. *Högsta domstolen* redogjorde till en början för inställningen i äldre praxis för att sedan gå över till att behandla modernare forskning med inriktning mot frågan huruvida panthavarens rådighet avskurits. Därefter anförde domstolen att det i målet var fråga huruvida den pantförskrivning som var aktuell i fallet, fullföljts på ett sådant sätt att pantsättaren "blivit avskuren från rådighet över skuldebrevet". Uppenbarligen har Högsta domstolen gått på samma linje som framförts i modernare litteratur. Att sedan domstolen kom fram till att panthavaren inte var avskuren påverkar inte den principiella frågan.

Sammanfattningsvis tycks traditionskravet innebära att det för sakrättsligt skydd vid pantsättning är tillräckligt att upplåtarens rådighet är avskuren från vidare möjligheter till förfogande. Med hänsyn till att kraven alltid varit strängare för pantsättning kan man anta att också omsättningsöverlåtelser följer vad som gäller beträffande panträtt.

9.10.4 Borgenärsskydd i Norden

De övriga nordiska länderna uppvisar ett gemensamt mönster som i någon mån skiljer sig från det svenska. Utgångspunkten i dessa länder har, åtminstone till nyligen, varit att det sakrättsliga skyddet uppkommer redan vid avtalet. Under sådana förhållanden förefaller det onödigt att avgöra om det är säljarens avskurna rådighet eller mottagandet av köparen som skall vara det avgörande sakrättsliga momentet. I stället träder frågor om individualisering i förgrunden, dvs. specialiseringen.

---

[144] *Gemensamt kapitalkonto* NJA 1930 s. 685 och *Silopanten* NJA 1956 s. 485. Jfr Hessler s. 241 och 361.

[145] Helander s. 400 ff.

[146] Håstad, Sakrätt s. 288, Rodhe, Sakrätt s. 391 samt Walin, Panträtt s. 78 f. och 83 f.

[147] Almgren i Minnesskrift till Hult s. 13 ff.

[148] *Skuldebrevsdepån* NJA 1996 s. 52.

Vid pantsättning har man däremot ett traditionskrav även i övriga nordiska länder. Däremot krävs inte att panthavaren har självständig tillgång till pantobjektet.[149] I framställningen behandlar jag överlåtelsesituationen eftersom det är där de största skillnaderna finns.

(i) Danmark

I Danmark växte avtalsprincipen fram från annat håll än vad som var fallet i Sverige. Visserligen finns inte något särskilt lagstadgande i Christian V:s lov från 1683 för det sakrättsliga skyddet vid omsättningsförvärv, men däremot ett stadgande om tingslysning eller tradition för panträttsförvärv (DL 5-7-7). Utvecklingen i praxis under 1700-talet synes inte ha haft någon särskild utgångspunkt utan man verkade hämta inspiration från olika håll.[150] Mot slutet av 1700-talet verkar man i Højesteret, utan att uppställa någon särskild traditionsprincip, ha frågat sig om det krävdes något mer än avtalet för sakrättsligt skydd. Vid 1900-talets ingång intog domstolarna den ståndpunkt som än i dag präglar rättstillståndet. Genom en rad rättsfall kom domstolarna fram till att en förvärvare åtnjöt skydd redan genom avtalet om det var en verklig omsättningsöverlåtelse.[151] Denna tolkning av praxis framgår i princip enhälligt av litteraturen.[152] Det krav som ställs är dock att varorna individualiserats på ett sådant sätt att de kan sägas vara avsedda för köparen. Kring detta tema har det utvecklats en teori som menar att individualiseringen måste vara bindande medan en annan teori utgår från att det är tillräckligt om individualiseringen är normal.

(ii) Finland

I Finland skedde efter 1734 års lag ingen motsvarande utveckling som den i Sverige med lösöreskköpslag eller liknande. Visserligen infördes skuldebrevslagens regler på motsvarande sätt som i Sverige men 22 § skuldebrevslagen tillämpas inte analogt. Det förefaller därför som om både doktrin och praxis är relativt ense om att den avtalsprincip som 1734 års lag kan sägas bygga på gäller i Finland.[153] Den har egentligen aldrig motive-

---

[149] Brækhus, Omsättning och kreditt 2 s. 46 och von Eyben, Panterettigheter § 21.I.A.

[150] Nielsen, Studier s. 71 ff. och 92 ff.

[151] *Skinnpartiet* UfR 1897 s. 165 (LHS), *Bertha* UfR 1910 s. 65 (LHS), *Outlet* UfR 1916 s. 673 (DH), *Prammen* UfR 1926 s. 826 (ØL) och *Tørvepartiet* UfR 1950 s. 287 (DH).

[152] Vinding Kruse, Ejendomsretten s. 1188, Illum, Dansk tingsrätt s. 174, von Eyben s. 155, 164 och 168 ff. och Carstensen I s. 13 och 41 ff. De lege ferenda verkar Ross s. 147 ff., 163 och 362 luta åt traditionsprincipen.

[153] Olsson s. 93 ff. och 102 f. med vidare hänvisningar samt Zitting & Rautiala s. 296 ff.

rats utan verkar snarast som ett slags axiom. För generiskt bestämda varor krävs dock individualisering.[154]

(iii) Norge

Fram till den dansk-norska unionsupplösningen kan för utvecklingen i Norge i stort hänvisas till vad som ovan sagts beträffande dansk rätt. Vid mitten av 1800-talet infördes i Norge en ny pantlagstiftning som inskränkte möjligheten till underpantsättning utan att traditionskravet iakttogs. Detta påverkade också omsättningsreglerna. Från förra århundrades början finns en ytterst knapp praxis som dessutom är motstridig.[155] Denna och senare underrättspraxis har givit upphov till att man inom litteraturen har karaktäriserat rättsläget mindre säkert.[156] Sammanfattningsvis kan framhållas att huvudregeln numera får anses vara att det ställs ett krav på tradition också vid omsättningsöverlåtelser.[157] Traditionskravet enligt detta synsätt är uppfyllt om säljaren har mist sin rådighet över varorna.[158]

Denna huvudregel modifieras dock en del och sakrättsligt skydd får antas uppkomma även i de fall säljaren har den sålda varan om han eller hon har den i köparens intresse. Där säljaren har kvar saken i eget intresse kan köparen inte uppnå skydd mot säljarens kreditorer; möjligen med undantag för fall där köparen betalat förskott.[159] Denna s.k. intresselära formulerades först av Brækhus & Hærem i deras stora verk om norsk tingsrätt. Läran har fått relativt stor anslutning.[160] Vissa författare har på senare tid formulerat sig på ett sätt som tyder att man är på väg bort från intresseläran.[161]

9.10.5 Paralleller med sakrättsskyddet måste göras med försiktighet

Det kan finnas anledning att här poängtera att stoppningsrättens slutpunkt inte otvunget kan sägas motsvara de situationer som förekommer i samband med diskussioner kring sakrättsligt skydd. Dessutom finns så olika

---

[154] Hoppu s. 72 uttalar att individualisering sker vid avlämnandet, se också Olsson s. 141.

[155] *Individualiseret tømmerparti* Rt. 1909 s. 734, *Kudommen* Rt. 1910 s. 231 och *Jernskrapsdommen* Rt. 1912 s. 263.

[156] Brækhus & Hærem s. 499.

[157] Lilleholt s. 190 ff. och Falkanger, Tingsrett s. 611 f.

[158] Lilleholt s. 190.

[159] Brækhus & Hærem s. 513 och Falkanger, Tingsrett s. 610 f.

[160] RG 1972 s. 53 (NV) och Falkanger, Tingsrett s. 513 f.

[161] Försiktigare med anslutning till intresseläran tycks både Berg i JV 1999 och Lilleholt s. 192 ff. (194) vara. Enligt vad Lilleholt själv uppger anslöt han sig tidigare till intresseläran. I senaste upplagan tar han dock utgångspunkt i traditionen.

syften och ändamål bakom dessa regler att det är svårt att se någon allmän princip som bär upp detta fält. Det kan vara problematiskt att utifrån olika gränser för sakrättsligt skydd sluta sig till slutpunkten för stoppningsrätten.

Trots det anförda menar Ramberg[162] att det är naturligt att avgöra huruvida hävnings- och stoppningsrätt upphört utifrån traditionskravet vid pantsättning. Han menar att de krav som uppställs för att stoppningsrätten skall upphöra är desamma som för att åstadkomma en "giltig säkerhetsrätt vid handpantsättning. Det avgörande bör vara om säljaren har avhänt sig möjligheten att förfoga över varan och att förfoganderätten uteslutande tillkommer köparen." Underförstått skulle bedömningen av slutpunkten för möjligheten att utöva stoppningsrätt vara att avgöra på samma sätt. Till detta synsätt har också Herre anslutit sig.[163] Han anser vidare att det inte finns några sakliga skäl för att besittningsbegreppet skall tillämpas på olika sätt i fråga om hävnings- och stoppningsrätt.

Att bedömningen i fråga om hävningsrättens och stoppningsrättens slutpunkt skall vara densamma kan jag utan problem instämma i. Men frågan är närmare bestämt varför det panträttsliga traditionsbegreppet skall ligga till grund för bedömningen. Jag kan inte riktigt se att en sådan utgångspunkt skulle vara lämplig. Det följer inte naturligt av reglerna om sakrättsligt giltig besittningsövergång vid handpantsättning. De ändamål som ligger bakom dessa gränser har olika verkningar. Att skydd för panthavaren uppkommer innebär inte att det också ur funktionell synpunkt är lämpligt att stoppningsrätten upphör vid denna tidpunkt.[164]

Av ett uttalande av Högsta domstolen i *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) framgår att stoppningsrätten skall upphöra vid senast möjliga tidpunkt. Av detta kan man dra slutsatsen att det motsvarar den punkt där panthavaren får självständig tillgång till varorna. Kravet för giltig pantsättning har emellertid, som ovan påpekats, förändrats. Det krävs inte längre att panthavaren fått en självständig tillgång till varan.[165] Parallellen skulle alltså få göras till äldre rättspraxis angående pantsättning. Eftersom rättsläget beträffande kraven vid pantsättning förändrats menar jag att hänvisningen till panträttslig praxis inte klargör något i förhållande till vare sig hävnings- eller stoppningsrättens slutpunkt. För övrigt finns parallellen mellan det äldre traditionskravet för panträtt och stoppningsrättens slutpunkt inte angiven i något rättsfall.

Det finns vidare fall där besittningsövergången vid stoppningsrätten inte nödvändigtvis sammanfaller med sakrättsskyddet vid pantsättning. För sakrättsligt giltig pantsättning av varor som finns hos tredje man krävs att

---

[162] Ramberg, Köprätt s. 544.

[163] Herre i Studier till minnet av Almén s. 192 i not 24.

[164] Angående funktionellt respektive substantiellt synsätt se avsnitt 9.11.3 och 9.11.4.

[165] *Skuldebrevsdepån* NJA 1996 s. 52.

denne denuntieras enligt reglerna i lagen (1936:88) om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man. Genom detta uppnår panthavaren skydd mot pantsättarens borgenärer.

Detta kan översättas till stoppningsfall, där varorna är kvar hos säljaren när köparen vidareförsäljer varorna. För att den andra förvärvaren skall uppnå skydd krävs, liksom vid pantsättning, denuntiation.[166] Därmed är emellertid inte sagt att stoppningsrätten också upphört. Eftersom varorna fortfarande är kvar i säljarens vård upphör inte stoppningsrätten.[167] I annat fall skulle inte köparen tillåtas förfoga över sin rätt till varan.

Vidare finns rättsfall[168] som visar att det skydd som besittning ger mot gäldenärens konkursborgenärer inte alltid sammanfaller med köparens besittningstagande av egendomen och den därav utsläckta stoppningsrätten. Parallellen till sakrättsskyddet är i sig en mycket skör tråd att bygga på. Min slutsats blir således att man för stoppningsrättens del bör vara försiktig med att dra paralleller från pantsättningsfallen.

9.11 Motsättning och konflikt mellan stoppningsrätt och borgenärsskydd

9.11.1 Vad jag menar med motsättning och konflikt

Stoppningsrätten upphör på ett mycket sent stadium under varans väg mellan säljaren och köparen. Köparens borgenärsskydd kan uppkomma på ett tidigare stadium. Detta förhållande medför att det uppstår en motsättning mellan stoppningsrätten och borgenärsskyddet. Denna är inte annorlunda beskaffad än andra motsättningar mellan separationsrättsliga anspråk och anspråk från en köpare som vill skydda sitt förvärv mot säljarens borgenärer. Emellertid skall uppmärksammas att motsättningen på normnivå inte nödvändigtvis behöver innefatta en konflikt.

Motsättningen kan emellertid utveckla sig till en verklig konflikt. Denna rör sig dock på det faktiska planet. En sådan uppstår när både säljare och köpare utsätts för exekution i den egendom som är föremål för överlåtelse. Först i detta läge kan man tala om en verklig sakrättslig konflikt. Vilken av

---

[166] Se för överlåtelsefallet *Grubes båt* NJA 1949 s. 164, *Rotposten* NJA 1979 s. 451 och *Båtuppställningsplatsen* NJA 1991 s. 564. För pantfallet gäller den ovan nämnda lagen om pantsättning av lös egendom som innehas av tredje man.

[167] I detta sammanhang bortses från fall där förvärv av dokument i god tro kan leda till andra slutsatser. Se avsnitt 14.5 och 15.8.2.

[168] *Ouchterlonys timmer* NJA 1911 s. 407.

stoppningsrätten eller borgenärsskyddet som skall gå före den andra är föremål för uppmärksamhet i detta avsnitt.

9.11.2 Utgångspunkten i traditionen

Tradition innebär att varorna lämnas över från säljaren till köparen. I sin enklaste form innebär tradition att säljaren överlämnar varorna direkt till köparen. Säljarens stoppningsrätt upphör här samtidigt som köparen uppnår skydd mot säljarens borgenärer.

Traditionsprincipen innebär i mera komplicerade situationer att borgenärsskyddet inträder på ett tidigare stadium än det faktiska utlämnandet av varan till köparen. Detta sker till en början i de fall substitut till tradition används som sakrättsligt moment, dvs. när köparen denuntierar tredje man som innehar varan, använder förfarandet enligt lösöreköpslagen eller märker virke.[169] Vidare inträder köparens borgenärsskydd på ett tidigare stadium än det faktiska utlämnandet också enligt traditionsprincipen. Det beror på att det är rådighetsavskärandet från säljaren som är avgörande; inte köparens självständiga rådighet (se avsnitt 9.10.3).

(i) Lösöreköpslagens betydelse

Det finns i vissa situationer ett berättigat behov av att kunna lämna de köpta varorna kvar hos säljaren. Det kan t.ex. röra sig om att köparen inte har möjlighet att härbärgera dem förrän efter viss tid eller att varorna är svåra att flytta. I vissa sammanhang, såsom vid köp av verktyg, maskiner och formar vilka säljaren skall använda i sin egenskap av underentreprenör till köparen, är avsikten att varorna skall vara kvar hos säljaren. Mot denna bakgrund är det naturligt i ett system med ett traditionskrav att det lämnas en möjlighet att uppnå sakrättsligt skydd trots att varan är kvar hos säljaren. Lösöreköpslagen måste således betraktas som ett relativt naturligt inslag i svensk rätt.

Utvecklingen av traditionsprincipen kring lagen är ganska uppseendeväckande. Lagen gav nämligen understundom upphov till stor osäkerhet. Denna osäkerhet har t.ex. rört huruvida den avsåg enbart säkerhetsöverlåtelser, enbart omsättningsöverlåtelser eller om den avsåg bådadera.[170] Till detta kom att lagens tillämpningsområde utvidgades i olika omgångar.[171] Jag avser inte att fördjupa mig i dessa diskussioner kring lagens

---

[169] Här behandlar jag lösöreköpslagen och märkning av virke. Denuntiation behandlar jag i avsnitt 14.4.

[170] Helander s. 305 f. och 566 ff., Rodhe, Sakrätt s. 208 f., Göranson s. 355 f. och SOU 1995:11.

[171] Genom lagstiftning år 1907 då skydd gavs inte endast mot säljarens utmätningsborgenärer utan även mot konkursborgenärer och år 1921 mot ackordsborgenärer.

tillämpning. Traditionsprincipen står som jag påpekat ovan på egna ben oavsett huruvida egendomen faller in under lagens tillämpningsområde.[172] Vidare är antalet fall av där lösöreköpslagen tillämpas mycket liten.

Jag nöjer mig därför med att konstatera att förvärvaren genom iakttagande av lösöreköpslagens anvisningar om det där föreskrivna förfarandet leder till sakrättsligt skydd mot överlåtarens borgenärer. Dessa förutsättningar är att förvärvaren upprättar en skriftlig handling, med vittnens underskrift, där varorna förtecknas. Handlingen skall kungöras i ortstidning inom en vecka därefter varvid överlåtarens och förvärvarens namn och yrke, dagen för förvärvet samt köpeskillingens belopp skall anges. Handlingen jämte bevis om kungörandet skall därefter, inom åtta dagar från dagen för kungörandet, ges in till kronofogdemyndigheten i det län där varorna finns för registrering. Har förutsättningarna uppfyllts på ett riktigt sätt inträder köparens skydd sedan trettio dagar förflutit från det att handlingen ingavs till kronofogdemyndigheten.[173]

Låt mig nu ta utgångspunkt i den situation där både säljare A och köpare B går i konkurs. Frågan blir i dessa situationer om A:s stoppningsrätt står sig mot B:s lösöreköp. Situationen är ganska uppseendeväckande. Motsättningen mellan de båda sakrätterna förefaller vara olöslig eftersom parterna har var sitt skyddat anspråk.

En argumentationslinje har varit att utgå från att köplagen genom stoppningsrätten vill säkra säljarens möjlighet att häva avtalet vid ett befarat avtalsbrott. Den möjlighet att hindra godsets utgivande som säljaren har medför en interimistisk åtgärd som lämnar säljaren kvar i sin hävningsrätt. Om avtalet inte kommer att fullgöras på grund av hävning kan köparen inte göra någon rätt gällande mot säljaren.

(ii) Situationen när virke märkts

Vid köp av skogsprodukter såsom sågat timmer, massaved och liknande händer det att köparen betalar timret eller delar av det utan att timret tas om hand av köparen omedelbart. I samband med betalningen har köparen möjlighet att låta mäta och märka timret. Sådan mätning och märkning sker ofta när godset ligger antingen hos säljaren eller på "fri mark", med vilket avses tredje man tillhörig mark. Sedan mätning skett flyttas timret antingen direkt till köparen eller till en upplagsplats i väntan på vidare transport. Ansvaret för flyttningen av timret åvilar normalt köparen men det kan förekomma att säljaren ansvarar för den lokala transporten fram till upplagsplatsen.

---

[172] Se t.ex. *Flytdockan* NJA 1997 s. 660 och *Kelly Sig* NJA 1987 s. 3 i vilket det framgår att en förvärvare av en andel av en häst får sakrättsligt skydd endast för det fall en besittningsförändring skett.

[173] Se Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse s. 75 f. och Helander s. 570 f. med vidare hänvisningar.

Mot bakgrund av det beskrivna förfarandet vid timmerförsäljningar är det uppenbart att sakrättsliga konflikter lätt kan uppkomma. Enligt traditionsprincipen kan köparen inte få sakrättsligt skydd om inte reglerna i lösöreköpslagen iakttagits. Detta framgick tidigt av rättspraxis.[174] Denna tidiga praxis innebar att när timmer fanns kvar säljarens vård eller, även om sådan vård inte förelåg, på hans eller hennes mark kunde köparen inte vinna sakrättsligt skydd. Inte heller när timret låg på fri mark var det möjligt att uppnå sådant skydd.[175] Denna rättstillämpning, och då lösöreköpslagen inte tillämpades i branschen på grund av den tidsförskjutning som förfarandet innebar, bildade bakgrund till den lag som inrättades för att skydda virkesköpare.

Lagen (1944:302) om köpares rätt till märkt virke (virkesmärkningslagen)[176] innebar att ved eller annat virke som någon köpt men låtit det bli kvar i säljarens vård kunde skydda sig mot säljarens borgenärer om virket blivit tydligt märkt för köparens räkning och om det var brukligt med sådan märkning.[177] Det är således möjligt för köparen att skydda sig mot säljarens borgenärer trots att inte tradition skett. Genom denna köparens rätt uppstår en motsättning i förhållande till säljarens stoppningsrätt. Hur skall denna konflikt lösas?

I förarbetena till lagen[178] anfördes att besittning enligt 28 § den skandinaviska köplagen, som motsvarade besittning enligt 39 §, rörde den fysiska besittningen. Som stöd för detta hänvisar Bagge till ett uttalande av Almén.[179] Sedan fortsätter han att stoppningsrätten "kan alltså utövas oberoende av vem som har den medelbara besittningen till godset". Att "besittningen" vid virkesköp avser det faktiska omhändertagandet framgår vidare av refererad praxis.[180]

> Rättsfallet är *Ouchterlonys timmer* NJA 1911 s. 407. Fakta i målet var följande. Ouchterlony hade sålt timmer till ett bolag. Timret var inmutat och märkt och skulle flottas i allmän flottled på säljarens bekostnad till Ockesjön. Likviden som skulle erläggas vid inmutningen inflöt emellertid inte varför Ouchterlony begärde och fick kvarstad på timret. Därefter försattes bolaget i konkurs varför kvarstaden förföll. Konkursboet begärde att timret skulle behållas och det flottades vidare ned till Ockesjön och konkursboet. Den fråga som domstolarna fick att besvara var om godset kommit i köparens besittning före eller efter konkursen. Majoriteten i *Högsta domstolen* ansåg att virket, som inte var utgivet till köparen, inte kommit i bolagets besittning före konkursen. Två

---

[174] *Trävaror fritt banvagn* NJA 1924 s. 543 och *Traditionsprincipen II* NJA 1925 s. 453.

[175] Detta utsades inte direkt i något fall men berörs i *Motala* NJA 1894 s. 160. Se Bagge PM s. 31.

[176] Prop. 1944:201, rskr 1944:343.

[177] Högsta domstolen fann i *Skruvseruds Såg & Trä* NJA 1980 s. 740 att det inte var brukligt att märka sågat virke vid köp från sågverk.

[178] Bagge PM s. 32.

[179] Almén § 28 vid not 107.

[180] *Ouchterlonys timmer* NJA 1911 s. 407.

> justitieråd ansåg att virket var utgivet till köparen eftersom det inmutats, märkt och lagd i allmän flottled. Minoritetens resonemang bygger således på att besittning uppstått på ett tidigare stadium än då det faktiskt mottogs av köparen.

Uttalandena i förarbetena[181] till virkesmärkningslagen om att stoppningsrätten går före märkningen har godtagits även i modern litteratur på området.[182] Märkning får således ingen betydelse för säljarens stoppningsrätt. Den påverkas bara av ett överlämnande av timret i köparens vård.

9.11.3 Upplösning av motsättningen genom det funktionella synsättet på sakrättsskyddet

Den motsättning som föreligger på normnivå mellan stoppningsrätt och borgenärsskydd kan lösas upp på olika sätt. Genom att utgå från att traditionskravet innebär att köparen uppnår skydd redan när säljaren *avskärs från rådigheten* kan oklarheter emellertid uppstå. Om man utgår från att det är tillräckligt att säljaren avskurits från rådigheten måste man också fråga sig vad som krävs för att säljaren skall anses vara avskuren från rådigheten.

Ett synsätt är att säga att köparen inte uppnår sakrättsligt skydd förrän säljarens förfoganderätt helt upphört och han eller hon inte på något sätt kan råda över egendomen. Säljarens stoppningsrätt kan i detta sammanhang ses som en möjlighet att förfoga över godset.[183] I konsekvensens namn skulle då köparens skydd inte uppkomma förrän denna möjlighet till förfogande upphört för säljaren. Emellertid upphör inte säljarens stoppningsrätt förrän köparen fått godset överlämnat till sig. Då skulle man alltså vara tillbaka till att sakrättsskyddet inte uppstår förrän köparen fått en självständig rådighet över godset. Detta leder till en sorts cirkelresonemang som inte är acceptabelt.[184]

Problemet med cirkelresonemang blir liknande vid sådana situationer där det sakrättsliga momentet utgörs av registrering enligt lösöreköpslagen eller märkning enligt virkesmärkningslagen där egendomen är kvar hos säljaren. Ännu konstigare blir argumenteringen kring det avskurna förfogandet om man som säljarens stoppningsrätt betraktar möjligheten att återkräva godset enligt 63 § köplagen.

Tanken på att säljarens skydd mot köparens insolvens upphör vid samma tidpunkt som köparens skydd mot säljarens borgenärer inträder härrör såvitt jag kan förstå från ett *substantiellt* synsätt på äganderättsövergången. Detta innebär att man ser övergången av äganderätten som en enhet som övergår vid en bestämd tidpunkt. Under förra århundradet gav

---

[181] Bagge PM s. 32.

[182] Göranson s. 489.

[183] Så uppfattar tydligen Helander s. 433 i not 444 saken.

[184] Göranson s. 454 i not 5 kritiserar Helanders synsätt.

man dock upp detta synsätt till förmån för ett *funktionellt* synsätt som behandlar varje situation enligt de speciella förutsättningar som föreligger.[185]

Genom det funktionella synsättet uppstår inga motsättningar mellan stoppningsrätten och borgenärsskyddet. Enligt detta synsätt är det helt följdriktigt att området för dessa båda rättigheter kan sammanfalla i vissa delar. Detta beror på att stoppningsrätten kan sägas vara ett s.k. separationsfall, dvs. ett fall där säljaren kan separera ut varan från köparens konkursbo och undgå att köparens borgenärer tillgodogör sig varan. Denna princip har andra motiv än borgenärsfallen, som alltså berör vilken egendom som är skyddad mot säljarens borgenärer. De motiv[186] som ligger bakom dessa båda principers användning behöver inte sammanfalla och därför uppkommer inte kongruens mellan säljarens och köparens skydd.

Den motsättning som finns på det normativa planet kan således lösas med det funktionella synsättet. Däremot löser man inte den verkliga sakrättsliga konflikten om vilken rätt som skall gå först. Här måste mer allmänna ändamålsöverväganden beträffande de olika fallen träda i förgrunden.

9.11.4 Upplösning av den sakrättsliga konflikten

Enligt vad som ovans sagts kan säljarens borgenärer med rätta göra gällande stoppningsrätt samtidigt som köparens borgenärer kan hävda att köparen uppnått skydd mot säljarens borgenärer. I samtliga dessa fall inträder sakrättsskyddet innan egendomen rent faktiskt överlämnas till köparen. Jag har visat att stoppningsrätten i praxis stått sig mot köparens borgenärer i en sådan situation. Vad som kan vara av intresse är att något ytterligare belysa varför stoppningsrätten skall ges företräde framför köparens borgenärsskydd.

Enligt min mening måste man för att förstå stoppningsrättens företräde något beröra de skäl som åberopas för detta institut och ställa det mot de skäl som ligger bakom traditionskravet i borgenärsskyddet.

(i) Skälen för traditionskravet vid borgenärsskyddsfall

Olika skäl brukar åberopas till stöd för traditionsprincipen. Dessa gäller i stort också för andra sakrättsliga moment, t.ex. denuntiation. Det är inte meningen att dessa skäl skall underkastas någon kritisk analys i detta sammanhang. Emellertid bör skälen lyftas fram som en jämförelse med de som brukar åberopas till stöd för stoppningsrätten.

---

[185] Se om de olika synsätten t.ex. Grönfors i JFT 1999, Göranson s. 421 ff. och Olsson s. 13 ff. Se också Torp i NJM 1902 som möjligen banade väg för det funktionella synsättet.

[186] Jag kommer strax till vilka motiven är.

Ett första skäl som brukar anföras[187] för traditionskravet är att det ger *publicitet* kring ett förvärv. Härigenom uppnår man att personer får kunskap om att en överlåtelse skett. Genom den publicitet som ett överlämnande ger ett förvärv hävdas att man kan avgöra en persons samlade förmögenhet. Argumentet kan dock inte sägas vara särskilt starkt.[188] Vid uthyrning och lån uppkommer en publicitet som inte motsvarar en förmögenhetsöverföring som en kreditgivare är intresserad av. Dessutom uppstår sakrättsligt skydd utan sådan överföring, t.ex. genom denuntiation, registrering och märkning av virke.

Även om publicitetskravet inte kan sägas ge särskild bärkraft åt traditionsprincipen finns en närliggande argumentationslinje. Det andra argumentet för traditionsprincipen är således att besittningen ger *legitimation*. För att sådan legitimation skall överföras till en förvärvare krävs att varorna lämnas över till förvärvaren. Utan denna legitimation som besittning av varorna ger har man heller ingen möjlighet att förfoga över dem. Emellertid är det inte möjligt att bygga det sakrättsliga skyddet på legitimation. Detta grundar sig på samma förhållanden som publicitetsprincipens brister. Legitimationen ger endast en presumtion för att en person har den förmögenhetsmassa som innehavet ger en bild av. I själva verket kan hela massan vara "lånta fjädrar" som en kreditgivare inte bör nöja sig med som säkerhet.

Ett tredje argument är att traditionskravet motverkar transaktioner som grundar sig på svek. Traditionen har således en preventiv effekt på *sken- och efterhandskonstruktioner*. Detta anförs ofta som det viktigaste argumentet för traditionsprincipen. Om alla människor skulle förutsättas vara så ärliga att de inte ens kunde lura sig själva skulle detta argument inte vara mycket värt. Det förefaller som ett rimligt antagande att risken för sken- och efterhandskonstruktioner ökar när pengarna börjar tryta och konkursen närmar sig. Genom att använda sig av sken- och efterhandskonstruktioner slår man undan grunden för den likhetsprincip som skall verka mellan borgenärskollektivet vid en obeståndssituation. Mot detta argument kan man dock anföra att det inte alltid föreligger risk för borgenärsbedrägeri vid obeståndssituationer. Sådana bedrägerier kan planeras redan på ett tidigt stadium och kan därför inte effektivt motverkas genom vare sig krav på tradition eller denuntiation.

Ytterligare ett fjärde argument som åberopas till stöd för traditionsprincipen är att en sådan främjar *ordning och reda* i omsättningslivet. Genom tradition skulle en sådan ordning upprätthållas. Iakttas traditionen skulle

---

[187] På grund av det begränsade syfte som detta avsnitt har kommer det andra författare redovisat på mer utförligt sätt att tas för givet. Särskilda hänvisningar till doktrinen kommer inte att lämnas, se allmänt Hessler s. 87 f., Undén, Sakrätt I § 9, Helander s. 347 ff., Göranson s. 619 ff. och Håstad, Sakrätt s. 209 ff.

[188] Håstad, Sakrätt s. 212 och Brækhus, Omsetning og kreditt 3 og 4 s. 48.

tvister på detta område, enligt förespråkarna för denna linje, bli relativt sällsynta eftersom traditionen är ett relativt objektivt och lätt iakttagbart kriterium.

Till stöd för traditionsprincipen brukar för det femte anföras att den innebär en *uppoffring* för den överlåtande eller upplåtande parten. Detta skulle enligt traditionsprincipen möjligen medverka till att motverka sken- och efterhandskonstruktioner. Det är inte ovanligt att olika argument för traditionsprincipen hänger ihop på detta sätt. Detta gör det inte särskilt lätt att tolka värdet av argumentet eller praxis som uttalar sig beträffande dem.

Slutligen kan som ett sjätte skäl för traditionsprincipen också anföras att man genom att ha *samma sakrättsliga moment* vid såväl omsättnings- som säkerhetsöverlåtelser undviker svåra gränsdragningsfrågor. Att ha samma sakrättsliga moment betyder dock inte, såvitt jag förstår saken, att man nödvändigtvis måste hamna i att det är traditionskravet som skall gälla.[189]

(ii) Jämförelse med skälen för stoppningsrätt

Skälen för stoppningsrätten har berörts ovan.[190] Sammanfattningsvis befanns stoppningsrätten vila på billighetshänsyn, förutsättningssynpunkter och omsättningens intresse. Vid en jämförelse mellan skälen för stoppningsrätt och traditionsprincipen finner man en inkongruens. Stoppningsrätten bärs inte alls upp av samma skäl som kan åberopas till stöd för borgenärsskyddet. Trots detta har man som grund för stoppningsrätten åberopat traditionen som den objektiva faktiska händelse kring vilken stoppningsrätten står och faller. Hur kan detta vara möjligt?

Svaret går enligt min mening tillbaka på den utveckling som traditionskravet medförde.[191] När den skandinaviska köplagen infördes i början av 1900-talet var för svensk rätts del traditionskravet ännu inte fullt utvecklat. Avtalsprincipen gällde alltjämt och köparen uppnådde sakrättsligt skydd redan genom att kontraktet ingicks. Stoppningsrätten var ett mycket använt institut vid denna tid. Institutet krävde dock för att vara till någon hjälp att säljaren kunde utnyttja sin rätt så länge som möjligt. Därför föreskrevs i den skandinaviska köplagen att säljarens möjlighet att stoppa skulle upphöra först sedan godset kommit i köparens besittning. När sedan traditionskravet utvecklades kom just besittningsfrågan att bli central inte enbart för stoppningsrätten utan också för uppkomsten av det sakrättsliga skyddet.

Det är måhända besittningen som gemensam beröringspunkt för både stoppningsrätten och sakrättsskyddet som gör att skäl som brukar åberopas till stöd för traditionsprincipen i borgenärsskyddet i vissa fall åberopas

---

[189] Göranson s. 647 har med kraft hävdat att en genomgång av tyngden av skälen för traditionskravet ger ett dystert resultat.

[190] Se avsnitt 5.2.

[191] Lennander i Festskrift till Hellner s. 315.

till stöd för olika synpunkter för stoppningsrätten.[192] Jag ställer mig dock tveksam till riktigheten av detta. I stället vill jag se att de ändamålsöverväganden som stoppningsrätten bygger på kommer fram också när den ställs mot andra ägande- eller säkerhetsanspråk. Det är således föga meningsfullt att åberopa skälen för traditionsprincipen och denna princips närmare avgränsning när man skall avgöra vid vilken tidpunkt stoppningsrätten upphör.

(iii) Slutsatser beträffande stoppningsrättens företräde

Det återstår att närmare granska vilka överväganden som ligger bakom stoppningsrättens företräde framför köparens borgenärsskydd. Till en början kan man fråga sig varför en säljare vid köparens konkurs inte kan få tillbaka en vara som överlämnats till köparen utan att betalning erlagts. Om man godtar att säljaren inte har denna möjlighet bör det omvända också gälla; en köpare som betalat betalning skall inte få tillgodogöra sig egendom som finns kvar hos säljaren. Skälen till dessa överväganden är att vid konkurs räcker inte tillgångarna för att täcka alla fordringar. En borgenär som tillskjutit egendom skall behandlas lika på samma sätt som andra borgenärer och bära en viss del av bristen.

Vid stoppningsfall har emellertid egendomen inte överlämnats till köparen. Säljarens äldre rätt underbyggs här av den besittning, hur den nu är beskaffad, som säljaren har till de sålda varorna. Skyddet för besittningen är sedan gammalt erkänd.[193] Utan detta skydd skulle en ägare som utan att vilja det förlorar besittningen behöva bevisa att han eller hon är ägare till egendomen för att få tillbaka den. Nu utgår emellertid rättsordningen från ett skydd för den äldre besittaren så att denne endast behöver bevisa sin tidigare besittning för att få tillgång till myndigheternas hjälp att återfå egendomen.[194] Den etablerade positionen[195] skyddas på detta sätt enligt rättsordningen om den är underbyggd av besittning.

Jag menar att det är mot denna bakgrund som man skall förstå skälen till varför stoppningsrätten ges företräde framför förvärvarens borgenärsskydd. Överlåtarens äldre förvärv av egendomen ges företräde så länge detta kan underbyggas med besittning. Det är därför man, som redogjorts för tidigare,[196] uttalar att det skulle vara oskäligt om säljaren tvingades lämna över den obetalda varan till köparens borgenärer. Den bakomliggande värderingen är att det tidigare förvärvet måste ges skydd i sådana fall.

---

[192] Så behandlas skälen i Truyen i TfR 1990.

[193] Det finns regler om egenmäktigt förfarande i 8 kap. 8 § brottsbalken och om självtäkt i 8 kap. 9 § brottsbalken till skydd för besittningen.

[194] Se lagen (1990:769) om betalningsföreläggande och handräckning.

[195] Termen från Christensen i TfR 1996 s. 527 ff.

[196] Avsnitt 5.2.

Borgenärsskyddet, oavsett om sådant skydd uppnås redan genom avtalet eller vid en senare tidpunkt, kan sägas basera sig på ett antagande om att omsättning ger upphov till ett mervärde och därför är av godo. Detta skydd är emellertid inte sådant att det i varje situation bör upprätthållas mot en äldre rätt. Det äldre förvärvets företräde är starkare än skyddet för omsättningen och vid en konflikt vinner därför stoppningsrätten. Dessutom kan skyddet för en redan etablerad position sägas medverka till omsättningar på det sättet att en person som har en etablerad position vågar gå in i en omsättningssituation för det fall rimlig säkerhet uppnås för att vederlag erhålls för den egna prestationen.

Det anförda resonemanget är relevant oavsett om det är parterna eller deras borgenärer som hävdar rätt till varan. Borgenärerna kan nämligen inte ha bättre rätt till godset än vad deras gäldenär har.

9.12 Följder av att stoppningsrätt utövats

När stoppningsrätten utövas inträder vissa följder. Följderna varierar beroende på om utövandet sker inom ramen för stoppningsinstitutet eller om utövandet inte uppfyller förutsättningarna för tillämpningen. Jag berör dessa båda frågor i olika avsnitt.

9.12.1 Framflyttning av tidpunkten för fullgörande

Om en part utövar stoppningsrätten i enlighet med de förutsättningar som ställts upp i lagstiftningen innebär det att fullgörandet skjuts på framtiden. En part som riskerar sitt vederlag skall inte behöva lägga ned kostnader eller tid på att få till stånd en fullgörelse.[197] Emellertid uppkommer fråga om vilka följder detta medför. Frågeställningen blir tydlig i de fall förutsättningarna för stoppning av olika skäl upphör. Ett skäl till upphörande kan vara att motparten undanröjer den stoppningsgrundande orsaken. Ett annat skäl kan vara att motparten ställer betryggande säkerhet. Helt klart är då att den stoppande parten måste fortsätta med sin fullgörelse.[198] Däremot tar de köprättsliga regelverken inte uttryckligen ställning till om tiden för fullgörandet också förlängs när stoppningsrätten har utövats.[199]

---

[197] O.R. s. 52 para. 8.

[198] Ramberg, Köplagen s. 593, Honnold § 393, Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 36-37, Bennet i Bianca & Bonell s. 523 para. 3.5 och O.R. s. 53 para. 13.

[199] Gomard & Rechnagel s. 203 not 20 och Honnold § 393.

Starka sakliga skäl talar för en utvidgad tid för fullgörandet sedan stoppningsmöjligheten bortfallit.[200] Detta utgick man också från vid utarbetandet av reglerna i konventionen om internationella köp av lösa saker. Sekretariatets kommentar till förslaget till konventionstext vid Wien- konferensen belyser detta.[201]

> *Exempel:* För att belysa nödvändigheten av en fristförlängning kan följande situation begrundas. En vara skall tillverkas för avlämnande den 8 september. Tillverkningen avbryts den 16 augusti eftersom det föreligger starka skäl att anta att köparen inte kan prestera köpeskillingen på rätt sätt. För att undanröja dessa starka skäl krävs en revision av köparens bokföring. Revisionen drar ut på tiden och blir inte färdig förrän den 10 september då det visar sig att omständigheten undanröjts den 9 september. Om inte fristförlängning skulle vara möjlig hamnar den stoppande parten i dröjsmål. Detta kan inte vara en rimlig följd av reglerna.

Det har hävdas att fullgörelsetidpunkten skjuts fram med vad som motsvarar den tid som stoppningen omfattar.[202] Jag är emellertid inte övertygad om att en sådan sträng regel bör upprätthållas. Det förefaller vara rimligt om en mera flexibel tillämpning kunde komma till användning. Har stoppningsrätten inneburit att säljaren hindrat att varan lämnats över till köparen föreligger i princip inget behov av någon fristförlängning utöver den tid som överskridit fullgörandetiden enligt avtalet.

Om säljaren i stället suspenderat förberedelserna för tillverkning kan det behövas längre tid än vad suspensionen tagit i anspråk för att återuppta tillverkningen. En tumregel skulle således vara att låta den stoppande parten få förlänga leveranstiden utan dröjsmålsansvar med en tid som motsvarar den tid som orsakats av suspensionen.

9.12.2 Ersättning av kostnader

Det finns inget uttalande i bestämmelserna om att den som utövar stoppningsrätten kan bli skyldig att ersätta de kostnader som uppkommer med anledning av att denna rätt utövas. Det får dock anses framgå av allmänna principer att så är fallet. Dessa kostnader kan sedan sökas åter från den stoppande partens motpart om förutsättningarna för ersättningsskyldighet är uppfyllda.[203]

---

[200] Honnold § 393 uttalar sig försiktigare medan Gomard & Rechnagel s. 203 i not 20 menar att en förlängning måste till för att reglerna skall bli brukbara. Se också Strub i ICLQ 1989 s. 495, Leser von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 22 och Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 39.

[201] O.R. s. 52, Exempel 62C.

[202] O.R. s. 52 para. 9.

[203] Se exempel på kostnader som uppstår vid transport avsnitt 11.10.1.

9.12.3 Ansvar vid opåkallad stoppning

Undersökningen hittills visar att det finns många faktorer som gör att den stoppande parten kan göra felbedömningar av förutsättningarna för utövandet av stoppning. Exempel på felbedömningar som kan göras är beträffande motpartens kreditvärdighet, möjligheten att motparten inte kan prestera en väsentligt del av sin prestation eller den ställda säkerhetens godtagbarhet. Om en part gör en felbedömning i något fall uppstår fråga om vilken risk den stoppande parten utsätter sig för genom stoppning.

Det kan till en början konstateras att risken för att stoppningsrätten utövas opåkallat rent faktiskt vilar på den som utövar den. Om det visar sig att stoppningen var oberättigad inträder allt efter omständigheterna ansvar för icke-uppfyllelse för den stoppande parten.[204] Normalt sett innebär den felaktiga stoppningen att säljaren hamnar i dröjsmål.[205]

Genom att den oberättigade stoppningen medför risk för avtalsbrott eller ett fullbordat avtalsbrott kan motparten göra gällande de normal påföljderna för sådana brott mot avtalet. Det skall dock uppmärksammas att det i artikel 80 CISG[206] finns en regel som innebär att en part som framkallat en felaktighet från motparten inte kan åberopa felaktigheten i den mån den framkallats av partens eget handlande. Detta ger klart besked om att parterna gör klokt i att kommunicera med varandra.

---

[204] Yearbook VIII s. 54 para. 402. Så också i amerikansk rätt *Matsushita Electric Corp.* v. *Sonus Corp.* 10 UCC Rep. Serv. 1363.

[205] *Säljardröjsmål* HD 1946 M 158, Almén § 39 vid not 71 ff., Portin s. 114, Ramberg, Köplagen s. 592, Leser von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 25, Magnus i Staudinger Art. 71 Rn. 39, Huber i Dölle, Einheitskaufrecht Art. 73 Rn. 22 och Strohbach i Enderlein & Maskow Art. 71 not 2.

[206] Någon motsvarande regel finns inte upptagen i köplagen.

DEL IV
TRANSPORTÖRENS STÄLLNING NÄR STOPPNINGSRÄTTEN UTÖVAS

Sammanfattning

Transportsystemen är utformade utan hänsyn till tredje mans eventuella rätt till godset, om denna inte också täcks av de frakträttsliga regelsystemen. Den transporträttsliga förfoganderätten måste ses mot denna bakgrund. Förfoganderätten grundar sig på fraktförarens utlämningslöfte. Ingenting får störa uppfyllelsen av detta åtagande. Så få ingrepp som möjligt skall göras i transporten och endast vissa personer kan tillåtas påverka den. Fraktföraren har ålagts ett strängt ansvar för det fall han eller hon misslyckas med att följa en förfogandeanvisning eller utlämnar varan till fel person. Bakgrunden till den transporträttsliga förfoganderättens oavhängighet, är att olika inblandade personer, såsom säljare, köpare och varufinansiär, måste kunna lita på att ingen obehörigt förfogar över godset under transporten.

Förfoganderätten tillkommer i första hand fraktförarens avtalspart avsändaren. Detta är den enda person som kan lämna anvisningar beträffande lasten under transporten. Avsändarens förfoganderätt upphör någonstans på vägen till bestämmelseorten. Om inte annat avtalats övergår den normalt när mottagaren kräver att få varan utlämnad.

Stoppningsrätten utgör inte en sådan omständighet som ger säljaren rätt att förfoga över godset under transporten. För att kunna utöva sin stoppningsrätt under godstransporten måste säljaren därför vara innehavare av förfoganderätten. I andra situationer uppstår praktiska problem för säljaren att utöva sin stoppningsrätt.

Fraktföraren hamnar också i en svår situation om han eller hon möts av krav dels från säljaren om att hindra att godset lämnas ut till mottagaren, dels från mottagaren som kräver att godset lämnas ut i enlighet med fraktavtalet.

De nordiska lagreglerna är otydliga och lämnar inte någon klar ledning för hur fraktförarens dilemma skall lösas. Reglerna i köplagen behandlar i

första hand förhållandet mellan parterna i köpeavtalet. De frakträttsliga reglerna är utformade för att uppfylla de krav som andra inblandade parter kan ha på att ingen förfogar obehörigt över godset under transporten eller i samband med utlämnandet. Detta medför att reglerna skall ses som separata i förhållande till varandra.

Trots att reglerna om förfoganderätt är utformade som separata i förhållande till stoppningsrätten visar den undersökning jag gjort av dagens regler att fraktförarens utlämningsansvar begränsas till sådana situationer där denne är i god tro beträffande mottagarens rätt. Fraktföraren är därför skyldig att följa säljarens stoppningsförklaring i de fall det är uppenbart att säljaren har stoppningsrätt.

Reglerna kring stoppningsrätten har fått en otillfredsställande utformning. Fraktförarens skyldighet att beakta säljarens anvisning om stoppning framgår endast genom en analogi från andra rättsregler. Detta underlättar inte förståelsen utan ökar i stället komplexiteten av stoppningsinstitutet. Varken transportbranschen, finansväsendet eller handelsmän är betjänta av regler som försvårar genomförandet av ett köp. Även om man i praktiken många gånger kan lösa de problem som uppkommer genom förhandlingar, vore det därför lämpligt om reglerna utformades på ett klarare sätt (se Del VI).

10 Transporträttsliga utgångspunkter

10.1 Transporträtten som en del av ett transportsystem

Transporträtten har av tradition utbildat skilda rättsliga system för vart och ett av de olika transportslagen, dvs. sjö-, järnvägs-, luft- och landsvägstransporter. Detta går stick i stäv med hur man ser på saken ur logistisk synvinkel. Ur en sådan synvinkel är nätstrukturen det primära. Med nätstruktur menar man då en länk, som motsvarar en transport, och en nod, som motsvarar ett stopp av flödet av gods.[1] Om en transport utförs med fartyg, tåg, flyg eller bil är i sig egalt för en logistiker. Det viktiga är att transporten blir så kostnads- och tidseffektiv som möjligt.

Ibland, men långt ifrån alltid, innebär stoppet vid en nod att godset också lastas om och den fortsatta transporten sker med ett annat transportmedel. Omlastning innebär också alltid att det uppstår en nod.

Inom logistiken innebär uppbyggnaden av nätverk att tiden framstår som alltmer betydelsefull. Den kontrakterade tiden för transporten är den yttre ram inom vilken transporten skall utföras. Inom denna ram skall tiden för själva transportuppdraget rymmas liksom den initiala tid det tar innan transporten kan komma igång och en tidsbuffert som kan finnas initialt eller slutligt. Tidsfaktorn har också blivit ett viktigt försäljningsargument inom transportbranschen. Den är vidare en viktig faktor när man talar om transportkvalitet. I detta begrepp läggs numera inte enbart s.k. kärnkvalitet, som en lyckad transport, utan också s.k. skalkvalitet, som innefattar sådana faktorer som anpassning till kundens behov, tillgänglighet, ansvar, professionalism etc.

De olika typer av system som finns inom transportväsendet ligger på olika nivåer. Det naturliga i denna framställning är att transporten ses som ett flöde av material. Mot bakgrund av hur t.ex. ett industriföretag fungerar kan man studera hur flödet av material ter sig. Utgångspunkten är således det klassiska problemet för ett företag att få tillgång till material i rätt tid och rätt omfattning.

---

[1] Se t.ex. Lumsden s. 27 ff.

Jag koncentrerar mig i detta arbete på själva transporten. Interaktioner mellan olika organisationer som utför transporten eller lastbärarna som ingår i flödet är inte föremål för undersökning. Inte heller är flödets infrastruktur, dvs. hamnar, flygplatser och vägar föremål för uppmärksamhet från min sida.

10.1.1 De olika transportslagens betydelse

Sedan urminnes tider har sjötransporterna varit det mest betydelsefulla transportslaget. Emellertid har dessa transporter fått släppa till andelar till andra transportslag allteftersom dessa utvecklats. Den lavinartade utveckling som skett inom området för godstransporter tog sin början efter andra världskrigets slut. Kriget hade öppnat vägen för ett logistiktänkande som gjordes nödvändigt av truppernas försörjningsbehov. I detta arbete behövdes samtliga transportslag. Den fredliga användningen utkristalliserade dock vissa transportslag som konkurrenskraftigare än andra. Generellt sett kan man se att det skett en förskjutning mot tidseffektiva transporter på bekostnad av sjötransporterna. Utvecklingen från mitten av förra seklet har gått mot en expansion för landsvägstransporterna. Även transporter med flyg och järnväg har tagit en viss andel från sjöfarten men en stagnation har de senaste åren inträffat för dessa transportslag.

Även om det är svårt att mäta olika transportslags andel[2] ger det en bild av fördelningen. Den största marknadsandelen står landsvägstransporterna för med drygt 60 procent. Därefter kommer sjötransporter på floder och kanaler med knappt 20 procent. Slutligen transporteras gods med järnväg eller rörledning till ca 10 procent vardera.[3] Det är ingen tvekan om att landsvägstransporter dominerar åtminstone inom den europeiska sektorn. Det är däremot klart att transporter över långa avstånd, t.ex. oceantrafiken, domineras av sjötransporter. Landtransporter är här av naturliga skäl uteslutna och flyget blir i förhållande till sjötransporterna dyrt, i vart fall per kilo fraktat gods.

Man måste vidare ta hänsyn till att ett viss transportslag passar sig bättre för en viss typ av last. Detta åskådliggörs av att den största andelen av olja inom Sverige transporteras till sjöss. Särskilt när avstånden är långa har sjötransporter visat sig vara konkurrenskraftiga. Det tjänar således föga till att försöka generalisera alltför mycket vad gäller olika transportslag. Lika fullt måste den rättsliga regleringen fungera på ett likvärdigt sätt för de olika transportslagen.

---

[2] Ofta är siffrorna beroende på vad man mäter. Andelen kan ju baseras på antal transporterade mil per kilo, antal mil, godsvärde eller något annat.

[3] För statistiska uppgifter kan hänvisas till t.ex. Lumsden kapitel 2.

Med det sagda vill jag lyfta fram att utvecklingen inom transportväsendet gör det nödvändigt att samtliga transportslag beaktas i den fortsatta framställningen för att en helhetsbild skall kunna lämnas. Jag avser således att belysa samtliga transportslag. Detta hindrar dock inte att jag – såsom traditionen inom transporträtten bjuder – tar sjötransporterna till utgångspunkt. Det är för helheten nödvändigt att fylla på med lösningar från de andra transportslagen. Detta gäller särskilt beträffande förfoganderätten under godstransporter.

10.2 Den rättsliga regleringen kring godsbefordran

Som en allmän utgångspunkt för de mera specifika frågorna kring förfogande över gods under transport skall jag här ge en allmän bakgrund till den transporträttsliga regleringen. Framställningen i detta avsnitt skall också ses som en allmän bakgrund till de delar där frakträtten berörs i övrigt. I detta avsnitt tas således endast vissa generella frågor upp.

10.2.1 Transporträtten har en komplicerad lagteknisk struktur

Regleringen kring befordran av gods är komplicerad. Detta kan förklaras av flera olika faktorer. En första sådan faktor är att olika regelsystem har utvecklats för vart och ett av transportslagen. Det måste med det nya logistiktänkandet, med dörr till dörr-transporter och tredjepartslogistik etc., te sig som synnerligen olyckligt att riskallokering sker på olika sätt beroende på vilket transportslag som används. Tyvärr kan man inte se några konkreta initiativ för förändring av den transporträttsliga strukturen, som samlat någon större uppslutning.[4]

En annan faktor som påverkar den struktur som transporträtten utgör är det samspel som sker mellan internationella regelverk och nationell lagstiftning. Detta är nu ingen speciell företeelse för transporträtten, utan förekommer inom många olika juridiska discipliner. Emellertid är det en omständighet som ger en hög komplexitet.

---

[4] Vissa individuella initiativ har dock tagits. Se t.ex. Vestergaard Pedersen i Marius 258. Inom en arbetsgrupp som tillsatts av EG-kommissionen har ett utkast arbetats fram, se Intermodal Transportation and Carrier Liability, Final Report June 1999 European Commission, DG VII. På nationella nivå har man i Tyskland tagit steget fullt ut och gjort en gemensam transportlagstiftning i BGB där man fört in transporträtt samt speditions- och lagerverksamhet bland andra kommersiella kontrakt. Se vidare t.ex. Koller s. 3 ff.

Vidare har man på det internationella planet inom de olika transportslagen valt att reglera olika mycket av vad som sker under en transport. Som vi skall se har krafterna inom sjörätten framför allt satsats på att få ett enhetligt ansvarssystem vid oceantrafik under ett konossement. Mindre vikt har lagts vid andra sidor av transporten.

Vid järnvägstransporter har förutom ansvarsfrågorna även andra områden fått uppmärksamhet, t.ex. möjligheten att förfoga över godset under transporten. Detta var av stor betydelse för att kunna lösa kreditfrågor i samband med en sammankopplad köp-, transport- och finansieringstransaktion.

Ytterligare en faktor som påverkar komplexiteten i regelverket är att konventionsarbetet nu pågått så länge att en andra eller till och med ett flertal generationers konventioner föreligger på samma område. Detta förutsätter att det inrättas övergångsregler för övergången till den nya ordningen. Om inte särskilda ordningar inrättas gäller folkrättens allmänna regler om ratifikation och uppsägning av konventioner.[5] Detta har inte fungerat på ett tillfredsställande sätt, i vart fall inte på sjörättens område. Här föreligger en sådan förvirring mellan olika ansvarsregimer att man kan ifrågasätta om det går att tala om en unifierad sjörätt.[6]

När sedan de internationella reglerna skall inkorporeras i den nationella rätten uppstår vissa motsättningar i förhållande dels till den äldre rätten, dels till den nationella rättens lagstil, som ibland skiljer sig i inte oväsentlig omfattning från konventionstexten, dels i förhållande till övriga nordiska länders lagstil, vilket dock är ett mindre problem med hänsyn till det långvariga samarbetet på transporträttens område.[7]

10.2.2 Den sjörättsliga regleringen

De sjörättsliga reglerna i Norden har gamla och delvis oklara anor. Så mycket är klart att det funnits sjörättsliga regler som reglerat redarens ansvar och andra frågor i samband med transporten sedan lång tid tillbaka. Dessa regler var dock inte fullständiga till en början. Under inflytande av de liberala grundvalarna var det under hela 1800-talet fritt att föra in vilka klausuler som helst i ett transportdokument. Så skedde också i stor omfattning. Bruket av friskrivningsklausuler ledde till att redarna friskrev sig i sådan omfattning att de inte svarade för annat än mottagande av frakten.[8]

En så omfattande friskrivning, vilket allokerade all risk hos lastägaren kunde inte accepteras i längden. Till en början var dock de internationella

---

[5] Se främst Wienkonventionen om traktatsrätten artikel 39-64.

[6] Tetley i Cargo Liability behandlar olika ansvarsregimers förhållande till varandra.

[7] Se vidare om samarbetet i den historiska översikten kapitel 3.

[8] Detta drastiska uttryckssätt är hämtat från Scrutton i förordet till 1 uppl. 1886.

strävandena att komma bort från bruket av totala friskrivningar mindre framgångsrika vilket ledde till att det togs olika nationella initiativ. Det första var införandet av Harter Act år 1893 i USA.[9] Detta ledde så småningom fram till en konvention. Denna kom att kallas Haagreglerna och är från år 1924. Haagreglerna bygger på en riskfördelning som utbildat sig mellan Harter Act och försäkringsvillkor hos Lloyd's, de s.k. SG-poliserna. Ansvaret för fel i navigering eller handhavandet med fartyget, s.k. nautiska fel, svarade redaren inte för utan denne svarade endast för de fel som kunde hänföras till handhavandet med godset, s.k. kommersiella fel. Senare förändringar inom transportbranschen ledde fram till förändringar i konventionen och sammantaget går dessa bestämmelser under benämningen Haag-Visbyreglerna.[10]

De nordiska länderna har på sjörättens område folkrättsligt förbundit sig att följa de regler som finns i Haag-Visbyreglerna.[11] Dessa regler är en produkt av internationella strävanden under lång tid.[12] Senare har en moderniserad konvention arbetats fram, de s.k. Hamburgreglerna.[13] Det har funnits ett intresse från nordiskt håll att ansluta sig till detta senare regelsystem. Mellan konventionerna och de nordiska sjölagarna har det skett en växelverkan genom det nordiska deltagandet vid konventionsarbetet. Sjölagarna har med nödvändighet måst anpassas till konventionerna allt eftersom konventionerna tillträddes.[14]

Haagreglerna inarbetades i Sverige genom den s.k. konossementslagen.[15] Motsvarande särlagstiftning skedde i de nordiska länderna. Detta medförde en komplicerad "dubbelspårig" lagstiftningsbild med en lag för internationella konossementtransporter och sjölagen för övriga transporter. Motsvarande struktur i lagstiftningen fanns också i övriga Norden. Haag-Visbyreglerna inarbetades på 1970-talet i de nordiska sjölagarna från 1890-talet. Härigenom övergav man det "dubbelspåriga" systemet och reglerade all fart i samma lag. Endast vid folkrättsliga konflikter med länder som tillträtt Haagreglerna men inte Visbyreglerna skulle konossementslagen tillämpas.[16] Nästa steg i utveck-

---

[9] Se om denna lag avsnitt 6.2.4.

[10] I SOU 1990:13 s. 71-77 finns en internationell bakgrund.

[11] 1924 års internationella konvention rörande konossement med ändringar som skett genom 1968 och 1978 års protokoll.

[12] Historiska översikter ges av Sturley i Cargo Liability och Sturley, History. Se också Travaux Préparatoires of the Hague-Visby Rules.

[13] 1978 års FN-konvention om sjötransporter av gods.

[14] Grönfors, Inledning s. 32 f.

[15] Lagen (1936:277) med anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

[16] SFS 1973:1202. Av olika skäl dröjde upphävandet av konossementslagen ända till år 1985. Se SFS 1984:939.

lingen var att Hamburgreglerna inarbetats i de nordiska sjölagarna. Detta steg medförde att helt nya sjölagar infördes i de nordiska länderna år 1994.[17]

Vid utarbetandet av nya sjölagar i Norden valde man en väg där sjölagen anpassades efter Hamburgreglerna så långt man kunde utan att komma i konflikt med de folkrättsliga åtaganden som gjorts i samband med ratifikation av Haag-Visbyreglerna.[18] Hamburgreglerna utgör därför förebild för de nordiska reglerna utom vad gäller ansvaret för nautiskt fel eller brand, de beloppsmässiga ansvarsgränserna, preskriptionstiden samt det geografiska tillämpningsområdet.[19] Frågan om full anslutning till Hamburgreglerna, med upphävande av Haag-Visbyreglerna, skall tas upp vid ett senare tillfälle.[20]

Här skall nämnas att det pågår ett arbete med att få fram en ny konvention på sjörättens område. Detta sker inom ramen för CMI:s arbete. Ett förslag har lagts fram som är intressant i förhållande till de frågor som berörs i detta arbete.[21] Förslaget diskuterades vid CMI:s årsmöte i februari 2001, där det också beslutades att inom CMI gå vidare med arbetet mot en ny konvention. Förslaget tar inte bara upp de traditionella frågorna om ansvar med anknytning till utställande av konossement. Därutöver föreslås att även andra frågor, t.ex. förfoganderätt, skall regleras. Detta sker i artikel 10 av förslaget. I stora delar påminner reglerna i denna bestämmelse om dem som finns i nordisk rätt.[22]

10.2.3 Den järnvägsrättsliga regleringen

Reglerna om godsbefordran med järnväg är i Sverige uppdelade i två lagar. Den ena rör inrikes godsbefordran[23] och den andra internationell godsbefordran.[24] Inom järnvägsrätten har man under lång tid arbetat med internationella konventioner som grund för lagstiftning. Detta har skett inom den sedan år 1890 bildade mellanstatliga organisationen för interna-

---

[17] I Sverige genom sjölagen (1994:1009), i Finland genom sjölagen 15.7.1994/674, i Norge genom lov 24 juni 1994 om sjøfarten (sjøloven) nr 39 och i Danmark genom søloven nr 170 af 16 mars 1994.

[18] SOU 1990:13 s. 118 ff., prop. 1993/94:195 s. 142 ff. (s. 146), Betænking nr 1215/1991 s. 32 f., Lovforslag 129/1993-94 s. 49, LJ 56/93 s. 28, RP 62/94 s. 17, NOU 1993:36 s. 13, Ot. prp. nr 55 (1993-94) s. 3.

[19] Detta är tydligt formulerat i bet. 1993/94LU31 s. 12-14.

[20] För närvarande ser det dystert ut med full anslutning. För Norden ur handelssynpunkt viktiga länderna ansluter sig inte till Hamburgreglerna som numera verkar vara överspelade som ett effektivt instrument för harmonisering.

[21] Förslaget finns intaget i CMI Yearbook 2000 s. 122 Draft outline instrument.

[22] Se avsnitt 11.3.2 (iv).

[23] Järnvägstrafiklag (1985:192)

[24] Lag (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

tionell järnvägstrafik med säte i Bern (numera används förkortningen OTIF).

För godstransporter enligt lagen (1985:193) om *internationell järnvägstrafik* finns endast en hänvisning direkt till bihang B (CIM) av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF). Det är således bestämmelserna i konventionen som blir relevanta vid rättsfrågor i anslutning till internationella järnvägstransporter av gods.

Det första internationella fördraget om järnvägstrafik beslutades genom en överenskommelse i Bern år 1890. Efter diverse beslut, som innebar att också andra länder än de ursprungliga kunde ansluta sig, trädde fördraget i kraft år 1893.[25] Sverige anslöt sig till godsbefordringsfördraget först år 1907. Därefter har anslutning skett till samtliga delar av fördraget om internationell järnvägstrafik. Enligt fördraget skulle revisionskonferenser hållas återkommande. Detta skedde också med vissa oregebundna mellanrum varvid ändringar kom till stånd. Emellertid var det inte bara ändringar som gjordes. Under åren har flera totala revisioner skett. Helt nya fördrag har sett ljuset under år 1924, år 1933, år 1956, år 1961, år 1970, år 1980 samt slutligen år 1999. Sverige är för närvarande anslutet till 1980 års COTIF. Det framstår dock som troligt att anslutning till 1999 års COTIF kommer att ske i sinom tid med tanke på att Sverige anslutit sig till samtliga revisionsfördrag som tidigare beslutats.[26]

För *inrikes transporter* med järnväg gäller lagen om inrikes godsbefordran på järnväg. Denna har dock haft sina föregångare. Till en början fastställde Kungl. Maj:t ett trafikreglemente för varje järnväg. Redan år 1914 kom emellertid den första järnvägstrafikstadgan (1914:36). Denna ersattes med nya stadgor år 1925 och år 1966.[27] Stadgorna hämtade mycket inspiration från den internationella konventionsrätten.[28] Lagen kompletteras av s.k. normalvillkor.[29] I dessa finns diverse kompletterande regler för nationella järnvägstransporter.

> I de övriga nordiska länderna föreligger en liknande reglering om än utformad på något annorlunda sätt. I *Danmark* har man således en ny lag om järnvägsdrift.[30] För inrikes trafik anges i § 17 stycke 6 att CIM:s regler skall gälla också för ersättningsansvar vid inrikes befordran av gods. Vidare framgår av 10 kap. samma lag att trafikministeriet har rätt att ingå internationella konventioner som blir gällande sedan de kungjorts på visst sätt. På detta sätt gäller CIM för internationell trafik med järnväg eftersom denna kungjorts. I *Finland* har man

---

[25] Historik ges i Rosenthal s. 5 ff. En skiss av utvecklingen lämnas också av Weidstam i Ds Ju 1983:12 s. 1 ff.

[26] Det kan anmärkas att terminologien ändrats något i CIM 1999 med hänsyn till avregleringen av järnvägsbranschen.

[27] Järnvägstrafikstadga (1925:38) och Järnvägstrafikstadga (1966:202).

[28] Flodin & Wikander s. 8.

[29] SJ GODS Normalvillkor i Järnvägstrafik (SJF 601).

[30] Lov nr 289 om jernbanevirksomhed m.v. af den 18. maj 1989.

samlat regler för inrikes transport på järnväg i en särskild lag.[31] När det sedan gäller internationella transporter så regleras dessa av CIM.[32] I *Norge* har man antagit CIM som lag.[33] Internationella godtransporter är således helt underställda dessa regler. Inrikes godtransporter är däremot inte närmare reglerade.[34]

10.2.4 Den lufträttsliga regleringen

Inom den svenska luftfrakträtten är både inrikes och utrikes godsbefordran reglerade i samma lag. Luftfartslagen (1957:297) upptar bestämmelser i ämnet i kap. 9. Lagen innehöll från början endast en hänvisning till lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg.[35] Reglerna i denna lag överfördes dock år 1960 till luftfartslagen i samband med en revision. Liksom annan lagstiftning om godsbefordran bygger 9 kap. luftfartslagen på internationella konventioner och utvecklingen i lagen har styrts av konventionsarbetet. Arbetet med sådana konventioner har sedan andra världskriget pågått inom den mellanstatliga organisationen International Civil Aviation Organisation (ICAO) belägen i Montreal. Bland annat inom denna organisation har ett system som går under benämningen Warszawasystemet arbetats fram. Noga räknat innefattar detta flera olika delar med konventionen om internationell luftbefordran i spetsen med därefter tillhörande revisioner och tilläggskonventioner. Systemet omfattar således flera delar.[36] Delarna har ratificerats av de nordiska länderna.[37]

---

[31] Förordning om befordran på järnväg 5.9.1975/714.

[32] Sisula-Tulokas s. 22. Undantaget är rysslandstrafiken där särskilda regler gäller.

[33] Lov 15 jun 1984 om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9 mai 1980 om internationell jernbanetrafik (COTIF) nr. 74.

[34] I lov 10 jun 1977 om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarslova) nr 73 regleras endast skador vid inrikes trafik på passagerare och resgods samt skador utanför vagnen.

[35] Prop. 1937:4.

[36] Delarnas fullständiga namn är följande. Med *Warszawakonventionen* förstås konvention om internationell luftbefordran som undertecknats i den 12 oktober 1929 jämte revisioner genom *Haagprotokollet* avslutat i Haag den 28 september 1955, *Guatemalaprotokollet* avslutat i Guatemala City den 8 mars 1971 samt *Montrealprotokollen* 1-4 avslutade i Montreal den 25 september 1975, varav de sista inte trätt i kraft men ratificerats av Sverige, samt *Guadalajarakonventionen* varmed avses konventionen om internationell luftbefordran som utförts av annan än den avtalsslutande fraktföraren vilken undertecknats i Guadalajara den 18 september 1961.

[37] Genom 1937 års lag införlivades Warszawakonventionen i svensk rätt, se prop. 1937:4 (NJA II 1938 nr 5). Genom prop. 1960:34 Haagkonventionen inarbetades i svensk rätt (NJA II 1960 nr 2). Genom prop. 1966:93 fördes reglerna i Guadalajarakonventionen in i svensk rätt (NJA II 1967 nr 1). Montrealprotokollen 3 och 4 har också införlivats i svensk rätt, se Ds Ju 1985:3 och prop. 1984/85:105 (NJA II 1985 nr 18:9).

Det har pågått en revidering av Warszawasystemet under en längre tid. Detta arbete är numera avslutat genom antagandet av Montrealkonventionen.[38] Denna skall ersätta samtliga konventioner inom Warszawasystemet. Montrealkonventionen har inte ratificerats av de nordiska länderna och inte heller trätt i kraft.[39] Den folkrättsliga bindningen till de olika delarna av Warszawasystemet är synnerligen olikartat. Som en följd blir därför tillämpningen av 9 kap. olikartat beroende på vilken stat det är fråga om. Särskilda övergångssystem måste utformas i den nationella lagstiftningen. I Sverige framgår dessa av övergångsbestämmelserna till lagstiftningen kring 9 kap. luftfartslagen. Systemet är minst sagt komplicerat. I korthet och mycket förenklat kan sägas att kapitlet tillämpas vid inrikes trafik och internationell trafik som inte träffas av Warszawakonventionen. För transporter som faller under Warszawakonventionen tillämpas lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg, för trafik som faller under konventionen jämte Haagprotokollet tillämpas dessa regler och för andra konventionskombinationer tillämpas 9 kap. i dess äldre lydelse.[40]

Som komplement till konventioner och lagar på lufträttens område finns standardvillkor. Det viktigaste av dessa instrument är IATA:s villkor för befordran av gods.[41] Dessa villkor är normer som medlemmarna i IATA rekommenderas att använda. Emellertid förekommer det att bolagen har egna villkor som ytterligare modifierar eller kompletterar de nu sagda reglerna. SAS använder sig således av IATA:s godsbefordringsvillkor men har därutöver vissa regler på baksidan av fraktsedeln.

Regleringen i övriga *nordiska* länder har en liknande utformning. I Danmark gäller 9 kap. luftfartsloven från år 1994[42] för inrikes transporter. Vid utrikes transporter skall i stället den äldre lagen tillämpas enligt vissa särskilda föreskrifter.[43] Motsvarande ordning finns i de båda övriga nordiska länderna.[44]

---

[38] Härmed förstås konventionen om unifiering av vissa regler för internationell luftbefordran undertecknad i Montreal den 28 maj 1999.

[39] Jag beaktar konventionen i vissa delar, särskilt där den avviker från dagens rätt.

[40] Se vidare SFS 1986:619.

[41] IATA Condition of Carriage for Cargo, Recomennded Practice 1601.

[42] Luftfartslov nr 162 af 7. mars 1994.

[43] Luftartsloven nr 408 af 11. september 1985. Se om detta Ekelund, Transportaftaler s. 50 ff.

[44] För Norges del se lov 11 juni 1993 nr 101 om luftfart (luftfartsloven) kap. X och § 19-3 jfr med lov 12 juni 1936 om befordring med luftfartøy, jfr Lødrup s. 24. Beträffande Finland gäller för inrikes transport lufttransportlagen 23.5.1986/387. Denna gäller också för utrikes transport men endast i förhållande till stat som inte är ansluten till vare sig Warszawakonventionen, Haagprotokollet eller Guadalajarakonventionen. I fall där Warszawakonventionen är aktuell tillämpas en upphävd lag från 1937 om lufttransporter, och i övriga fall som inte regleras av den nya lagen tillämpas den äldre lagen om luftbefordringsavtal 14.1.1977/45. Se vidare 39-40 §§ lag 77/45 och Sisula-Tulokas s. 22 f.

10.2.5 Regleringen av landsvägstransporter

En konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR) antogs i Genève den 19 maj 1956. Denna har godtagits framför allt av de västeuropeiska länderna och samtliga nordiska länder har ratificerat den.

> Vid utarbetandet av konventionen kunde man till stor del bygga på det arbete som lagts ned inom UNIDROIT.[45] Mot slutet av arbetet med konventionen bedrevs arbetet i en liten grupp[46] inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa. Emellertid måste man uppmärksamma att järnvägsfördraget (CIM) också spelade en betydande roll som förebild eftersom man menade att reglerna kring de båda transportsätten måste harmoniseras.[47] Redan på detta stadium skall nämnas att förarbetena till CMR inte finns samlad i någon officiell publikation. I vissa fall kan man dock få tag i dokument från arbetet.[48]

I Sverige regleras vägtransporter av två skilda lagar. För internationella transporter gäller lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid godsbefordran på väg (CMR-lagen). För andra transporter av gods på landsväg gäller lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter (vägtransportlagen).

Reglerna i vägtransportlagen överensstämmer i stort med vad som gäller enligt CMR. Detta framgår tydligt av förarbetena till lagen som hela tiden förhåller sig till lösningarna i CMR. De avvikelser som görs är att vägtransportlagen utelämnar vissa regler eftersom de inte ansetts nödvändiga för nationella transporter.[49]

> I de övriga *nordiska länderna* har man valt andra lösningar. I Danmark har man inkorporerat CMR i sin lagstiftning,[50] men för transporter som faller utanför

---

[45] Inom UNIDROIT var Algot Bagge ordförande och Gunnar de Sydow sekreterare för arbetsgruppen. Den senare kom att spela en stor roll också för det fortsatta arbetet.

[46] Gruppen bestod av herrarna Hostie, de Sydow och Kopelmanas.

[47] Clarke s. 4. Detta anmärks redan i det första dokumentet i frågan från arbetsgruppen, Förarbeten Bagge, UNIDROIT mars 1948:XXIII Transport par route Doc. 1 Etude Préliminaire s. 1. Se också E/ECE/TRANS/SC1/116 s. 6.

[48] Dokument från arbetet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa finns deponerade i Förenta nationernas kontor i Genéve. Dessa handlingar, som främst är från år 1952 och framåt, innehåller dokument på såväl engelska som franska (se källförteckningen). Jag refererar i detta arbete också till den uppsättning av förarbeten till CMR som finns i min vård, vilka tillhörde justitierådet Algot Bagge i egenskap av ordförande i UNIDROIT:s arbetsgrupp. Bagges förarbeten innehåller dock inga dokument efter år 1951.

[49] Se t.ex. uttalandet i SOU 1972:24 s. 53.

[50] Numera finns reglerna i lov nr 602 af 9.9.1986 om fragtavtaler ved international veitransport.

konventionens tillämpningsområde gäller allmänna rättsliga principer.[51] I Finland har man på samma sätt som i Norge samlat reglerna för såväl nationella som internationella transporter i en särskild lag.[52] Vissa avsteg görs från CMR när det skulle leda till ett krångligt förfarande om CMR:s bestämmelser skulle tillämpas. I Norge har samtliga regler om landsvägstranporter samlats i samma lag.[53] Avsteg från CMR görs i vissa mindre viktiga frågor.

10.3 Fraktavtalets parter och andra avtalsförhållanden

Utgångspunkten för denna undersökning är att varor som sålts skall transporteras från säljaren till köparen. Som framhållits i avsnitt 7.3 är det endast personerna i köpeavtalet som kan utöva stoppningsrätt. Av köpeavtalet följer vem av säljaren eller köparen som skall anordna transporten. Det är dock inte säkert att någon av parterna i det förhållandet också blir part i fraktavtalet.

Normalt sett innebär fraktavtalet att en person, fraktföraren, ingår avtal med en annan person som innebär att fraktföraren ikläder sig skyldighet att ställa rum för transport eller att transportera en last från en ort till en annan. Den förra formen är den ursprungliga inom sjörätten och kallas befraktning av skepp. Beträffande denna form koncentreras intresset i första hand till transportmedlet. Beträffande den andra formen av transportavtal är intresset i högre grad centrerad kring förflyttningen av lasten.

Termen *fraktförare* kan ses som ett överbegrepp, eftersom denne benämns lite olika beroende på vilket transportsätt det är fråga om. Är det fråga sjötransport och avser avtalet ett fartyg kallas fraktföraren för bortfraktare. Detta framgår av 14 kap. 1 § (321) andra stycket sjölagen. Vid styckegodstransport till sjöss är transportören den som genom ett avtal med en annan person åtar sig att transportera godset till en viss destination. Definitionen framgår av 13 kap. 1 § (251) första stycket sjölagen. Är det fråga om en järnvägstransport har det normala tidigare varit att tala om "järnvägen". I och med avregleringen av det statliga monopolet är det mindre lyckat att använda den tidigare benämningen. Efter mönster av CMR-konventionen används i CIM 1999 beteckningen "fraktföraren".[54]

---

[51] Det finns ett förslag till lag om inrikes transporter i Danmark, se betænkning nr 857/78 om fragtavtaler ved indenlendsk vejtransport. Detta har dock inte blivit lag. Se vidare Regnarsen s. 16 ff., Ekelund, Transportaftaler s. 20 och Wegdell s. 149 ff.

[52] Lag om vägbefordringsavtal 23.3.1979/345. Se vidare Sisula-Tulokas s. 21 och Wegdell s. 125 ff.

[53] Se lov om vegefraktavtaler av 20 december 1974 nr 68 (veifraktloven). Bull, Veifraktrett s. 28 ff. och Wegdell s. 99 ff.

[54] Se vidare Freise i TranspR 1999 s. 422.

Motsvarande term används också i reglerna kring luft- och landsvägstransporter.

Fraktförarens motpart benämns i regel *avsändare*. För det fall det är fråga om befraktning av fartyg är benämningen dock befraktare, vilket framgår av 14 kap. 1 § (321) andra stycket sjölagen. För järnvägstransporternas del framgår benämningen avsändare numera av artikel 3(1) CIM 1999. Emellertid har samma term underförstått varit antaget för fraktförarens motpart även utan stöd i konventionen.[55] Motsvarande term används också för fraktförarens motpart i reglerna kring luft-[56] och landsvägstransporter.[57]

Vid transporter finns det alltid upptaget en person som skall ta emot godset, vilken benämns *mottagare*. Detta behöver inte vara någon annan än den person som är avsändare, men om transporten sker på grund av ett köpeavtal är det vanligt att avsändare och mottagare är olika personer. Termen mottagare finns inte definierad i transportlagstiftningen men allmänt anses den avse den person som utpekats som mottagare i transportdokumenten.[58]

Även om transportavtalet reglerar vem som skall anses vara fraktförare, avsändare respektive mottagare finns det en ömsesidig påverkan mellan köpeavtalet och fraktavtalet. Detta hör samman med att frågan om vem som skall anses vara avsändare avgörs av de föreskrifter i köpeavtalet om vem som skall anordna transporten. Om köpeavtalet föreskriver villkor från D-gruppen av INCOTERMS eller t.ex. CIF-villkor ligger det på säljarens ansvar att ordna transporten. Det är då säljaren som ingår avtalet med fraktföraren och därmed blir att anse som avsändare. Lasten skall dock i normalfallet utlämnas till köparen och denne blir därför mottagare. Är det i stället fråga om ett köp enligt villkoren ur E- eller F-gruppen av INCOTERMS är det köparen som har att ingå avtal med fraktföraren och därför kommer att betraktas som avsändare och också mottagare av lasten. Det kan tilläggas att avsändaren inte med nödvändighet måste vara den person som lastar av godset för transport. Det kan vara t.ex. en speditör som ingått avtalet och en tillverkare som lämnar godset.

Vad som i detta sammanhang är viktigt att framhålla för den fortsatta framställningen är att det endast är avsändaren eller mottagaren som till-

---

[55] Spera s. 13.10(18), Jensen s. 51, Wick s. 70(35), Nánássy s. 177 och Rosenthal s. 51.

[56] Giemulla i Giemulla & Schmid Art. 1 para. 45.

[57] Clark s. 187 f. Av förarbetena till CMR-konventionen övergav man försöken att precisera vem som skulle anses vara avsändare eftersom det var för svårt att hitta lämplig definition, se CMR förarbete TRANS/WP9/35 s. 3.

[58] Nánássy s. 122 f. och 316, Jensen s. 38, Spera s. 13.7(6), Temme i Thume Art. 13 Rn. 13 ff., Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 1 para. 45. Se också *Western Digital Co.* v. *British Airways Plc* [2000] Lloyd's Rep. 142.

lagts rättigheter enligt fraktavtalet. Detta gäller oavsett om de uppträder som säljare eller köpare enligt ett till fraktavtalet underliggande köpförhållande.[59] Detta kan få betydelse när stoppningsrätten skall utövas eftersom den endast kan göras gällande av säljaren eller företrädare för denne.

10.4 Dokument för transporterat gods och deras funktioner

Den last som transporteras dokumenteras på en rad olika sätt. Transportdokumentationen har flera olika funktioner. Man brukar sammanfatta dokumentationens syften genom att räkna upp de funktioner som olika dokument har. I denna uppräkning brukar bl.a. följande funktioner anges som kan sägas vara gemensamma för samtliga dokument.

Dokumenten har till funktion att utgöra bevis om

- den mottagna eller lastade egendomen,
- det av fraktföraren avgivna löftet om att ställa rum för transport till förfogande samt
- transportvillkoren.

Till de gemensamma funktionerna kommer en som inte är uppbyggd på samma sätt för de olika dokumenten.

Dokumenten skall i olika grad utgöra

- redskap för att kunna disponera över godset under transporten.

Den senare funktionen hos dokumenten, att utgöra ett redskap varmed en part kan disponera över godset under transporten, har extra stor betydelse för transportörens ställning när säljaren utövar sin stoppningsrätt. Som en generalisering kan sägas att konossementets representativa funktion knyter an till innehavet av själva dokument. Beträffande fraktsedlar, till vilka förfogandet inte är knutet till innehavet av dokumentet, måste man göra en uppdelning mellan å ena sida fraktsedlar som har en viss förfogandefunktion knuten till en viss del av dokumentet, kallad dubbletten eller avsändarexemplaret, och å andra sidan fraktsedlar som saknar sådan funktion. Till den senare kategorien hör sjöfraktsedlar och fraktsedlar för inrikes järnvägs- och landsvägstransporter. Eftersom möjligheten att disponera över godset genom dokumenten skiljer sig mellan transportslagen skall jag här kort beskriva hur denna funktion fungerar beträffande olika transportdokument.

---

[59] Se vidare angående olika köpevillkors betydelse för stoppningsrättens slutpunkt vid transport, avsnitt 12.2.2.

10.4.1 Dokument vid sjöfraktavtal

Dokumentationen kring transporterna började genom ett behov att föra bok över mottaget och ivägskeppad last vid sjötransporter. Dokumentationen vid sjötransporter framstår som den mest hetrogena bland alla transportslag. För förfoganderätten leder detta till att man får olika system alltefter vilket dokumentationssätt som används.

(i) Från certepartier över konossement till sjöfraktsedlar

Det äldsta dokumentet som kan karaktäriseras som ett fraktavtal är certepartiet. Detta innebär att en bortfraktare ingår ett avtal med en befraktare om att utföra en viss bestämd resa (resebefraktning) eller om att ställa ett skepp till befraktarens förfogande för transporter under en viss tid (tidsbefraktning). Oavsett vilken typ av befraktning det är fråga om är det alltid två parter som ingår avtalet. Det är således befraktarens order som bortfraktaren har att följa. Detta följer helt enkelt av det tvåpartsförhållande som certepartiet skapar mellan befraktare och bortfraktare.

Om det under ett certerparti utställs ett annat dokument förändrar detta i princip inte förhållandet mellan befraktare och bortfraktare. *Konossementet* har tillagts ytterligre verkningar genom att det är avsett att överlåtas till tredje man. Dokumentet sägs vara negotiabelt. Konossementet är i detta avseende unikt bland de skilda transportdokument som kan förekomma. Konossementets popularitet är lätt att inse mot bakgrund av dess användbarhet vid överlåtelse av godset under transport. Konossementet innebär att den som är innehavare av dokumentet också utestänger andra från att disponera över varan under transporten och det är endast innehavaren av dokumentet som kan få ut lasten på bestämmelseorten. Dokumentet sägs därför symbolisera eller representera varan. Med hänsyn till de allt snabbare transporterna har problem uppstått genom att konossementet inte alltid finns till hands när godset skall lämnas ut.[60]

För att underlätta utlämning av last har man i många fall frångått användning av konossementet trots de fördelar som finns vid överlåtelse av flytande last. I stället har *sjöfraktsedlar* kommit till användning. Dessa saknar den representativa funktion som konossementet besitter. Förfoganden över godset under transporten kan endast göras av fraktförarens motpart och utlämnandet sker till den i fraktsedeln angiva mottagaren. Detta gäller också för andra transportsätt. Däremot har man inte beträffande sjöfraktsedelar, som för fraktsedlar vid andra transporter än till sjöss, föreskrivit att innehavet av dokumentet utgör förutsättning för möjligheten att förfoga över varan under transporten. Detta ger särskilda

[60] Grönfors, Sea Waybill *passim* har på ett målande sätt beskrivit konossementets uppgång (och fall?).

implikationer beträffande användningen av förfoganderätten vid sjötransporter under ett sjöfraktbrev. Den närmare verkan vilken följer olika dokument framgår inte av det internationella regelverket utan av nationell rätt.[61]

10.4.2 Järnvägstransporternas dokumentation

Vid järnvägstransporter används järnvägsfraktsedlar. Ett transportavtal vid en *internationell* järnvägstransport kommer enligt nu gällande rätt till genom att avsändaren överlämnar godset jämte en fraktsedel till befraktaren. Dessa regler, som innebär att järnvägsfraktavtalet är ett s.k. realavtal, framgår av artikel 11(1) CIM 1980. Fraktsedel måste alltid användas. Om inte sådan används har inte ett giltigt avtal kommit till stånd.[62] Dessa regler har stått oförändrade från det att det ursprungliga fördraget slöts år 1890.[63]

Det åligger avsändaren att fylla i fraktsedeln på ett i förhand fastställt formulär. Detta formulär är ett blankettset som i vart fall innehåller ett original och en s.k. fraktsedelsdubblett. Originalet behålls av fraktföraren under hela transporten, för att överlämnas till mottagaren på bestämmelseorten, medan dubbletten överlämnas till avsändaren. De olika delarna av fraktsedeln har enligt CIM 1980 olika funktion. Originalet har i första hand en bevisfunktion. Dubbletten har därutöver andra funktioner som bland annat hänför sig till förfoganderätten. Avsändaren kan inte förfoga över godset under transporten utan att visa upp fraktsedelsdubbletten, s.k. spärrverkan.

Det mönster som nu beskrivits för internationella transporter följdes också för *nationella järnvägstransporter* enligt den lagstiftning som tidigare gällde. Emellertid ändrades läget i och med införandet av järnvägstrafiklagen år 1985. Enligt 3 § den lagen ingås avtal om järnvägsbefordran på samma sätt som avtal i allmänhet.[64] Avsändaren är skyldig att utfärda fraktbrev endast på fraktförarens begäran. Enligt lagen består ett fraktbrev av ett avsändarblad och ett mottagarblad. Ytterligare ett blad kan förekomma om järnvägen begär det. Detta har skett i punkt 1.2 i bilaga 2 till normalvillkoren SJF 601 som kräver totalt fyra blad.[65]

---

[61] Sevón i MarIus 58 s. 3 f. Jag har redan nämnt att CMI:s arbetar med ett förslag till ny konvention om transporter till sjöss, enligt vilket förfoganderätten är reglerad, CMI Yearbook 2000 Draft outline instrument.

[62] Weidstam i Ds Ju 1983:12 s. 78, Nánássy s. 177 och Spera s. 11.2(4).

[63] Rosenthal s. 52 och Spera s. 11.2(4).

[64] Detta ansågs redan vid lagens tillkomst ha varit gällande rätt. Eftersom järnvägsavtalet även vid nationella transporter ansågs vara ett realavtal krävdes ett förtydligande, se SOU 1980:37 s. 238.

[65] Bladen är transportinstruktionen, transportföretagets utlämningsblad, mottagarens blad och avsändarens blad.

Den rättsliga betydelsen av en nationell fraktsedels mottagarblad kan sägas motsvara vad som tidigare gällde originalet. Däremot har avsändarbladet inte tillagts samma rättsverkningar som tidigare följde med dubbletten. Förfoganderätten har inte kopplats till innehavet av fraktsedelsdubbletten. Den värdepapperskvalitet som tidigare kunde sägas vara tillagd fraktsedelsdubbletten har numera upphävts vid nationella transporter.[66]

Den ordning med fraktsedelns betydelse för avtalsslutet har modifierats också på det internationella planet. Enligt artikel 6(3) CIM 1999 har fraktsedeln inte längre någon betydelse för huruvida det föreligger något avtal. Däremot behåller fraktsedelsdubbletten sin roll i förhållande till förfoganderätten. Slutligen skall framhållas att det enligt de senaste reglerna är tillåtet att använda elektroniska transporthandlingar. Detta var ett av syftena med den internationella revisionen.[67] Det senare gäller även enligt järnvägstrafiklagen och normalvillkoren.

10.4.3 Transportdokument i lufträtten

Vid luftbefordringsavtal används i huvudsak luftfraktsedlar. Avtalet har aldrig på samma sätt som järnvägsfraktavtalet varit ett realavtal. Varken överlämnande av gods eller utställande av fraktsedel är således nödvändiga förutsättningar för att konstituera ett avtal om luftbefordran.[68] Detta hindrar dock inte att man ändå enligt systemet skall utställa en fraktsedel vid en godsbefordran. Reglerna framgår av artikel 5(1) Warszawasystemet i lydelse av Montrealprotokollet 4,[69] artikel 4.1 IATA:s godsbefordringsvillkor och 9 kap. 5 § första stycket luftfartslagen.

Att en fraktsedel inte utställts eller inte stämmer med föreskrifterna medför dock inte att avtalet är obefintligt eller att flygfraktföraren kan komma utanför ansvarssystemet. Se artikel 9 Warszawasystemet i Haagprotokollets lydelse.[70]

Fraktsedeln skall utställas av avsändaren. Om fraktföraren gör detta anses det ha skett på avsändarens vägnar. Fraktsedeln skall utställas i tre original. Ytterligare exemplar kan finnas men dessa är då inte av samma

---

[66] Hjorth s. 21.

[67] ZintEisenb. 1999 EB CIM artikel 6(17) s. 379.

[68] Meyer-Rehfueß s. 242, Goedhuis, Airlegislation s. 167 och Goedhuis s. 121.

[69] Motsvarande i artikel 7(1) Montrealkonventionen.

[70] Lødrup s. 134.

värde.[71] Det första originalet är fraktförarens exemplar. Det andra exemplaret är mottagarens och det tredje exemplaret är avsett för avsändaren.[72]

Förhållandet mellan de olika delarna av fraktsedeln markerades särskilt i konventionen. Genom en läsning av förarbetena kan man finna att texten innehöll en föreskrift som innebar att varje original skulle ha samma värde.[73] Detta ändrades dock i den slutliga texten genom föreskriften om att det skulle finnas tre original. Härigenom skulle man kunna komma till uppfattningen att rättsverkningarna av de olika delarna av fraktsedeln var desamma. Så är dock inte fallet. Vidare anses av konventionen följa att avsändaren måste ha tillgång till det tredje exemplaret av fraktsedeln för att kunna förfoga över godset under transporten.[74] På så sätt har en särskild rättsverkan även vid lufttransporter knutits till ett bestämt dokument. Inom lufträtten har avsändarexemplaret tillagts samma spärrverkan som dubbletten vid järnvägstransporter.[75]

Genom Montrealprotokoll 4 har reglerna om fraktsedlar i artikel 5 radikalt förändrats. Det är nämligen enligt protokollet inte längre nödvändigt att utställa pappersdokument. Vilket annat sätt som helst kan användas om det bara bevarar ett protokoll för transporten. Detta innebär att den vid varje tid tillgängliga tekniken kan användas.[76] Avsändaren kan dock motsätta sig detta utan att fraktföraren kan vägra att ingå avtal om befordring. För närvarande är den vanligaste tekniken elektroniska fraktsedlar. Reglerna får givetvis betydelse också för förfoganderätten, vilket beaktats vid utarbetandet av de ändrade reglerna.

Förhållandet mellan luftfraktsedlar och negotiabla dokument behandlades vid tillkomsten av Warszawakonventionen. Konventionen själv reglerar dock inte negotiabla dokument. Den enda utgångspunkten som framgår är att konventionen inte hindrar utställande av negotiabla dokument.[77] Detta framgår av artikel 15(3) Warszawasystemet i Haagprotokollets lydelse.[78] Vid de nordiska överläggningarna kring tillträdet av Haag-

---

[71] Lødrup 2 s. 127 påpekar att ända upp till åtta eller tio exemplar kan finnas. Stöd för en sådan praxis finns i 4.1. IATA:s godsvillkor.

[72] Procès-Verbaux II s. 169 artikel 6.

[73] Procès-Verbaux II s. 105 och Goedhuis, Airlegislation s. 168.

[74] Goedhuis, Airlegislation s. 168 och Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 6 para. 6.

[75] Se Lødrup 2 s. 136, Goedhuis, Airlegislation s. 168 och Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 6 para. 6.

[76] Motsvarande regel finns också i artikel 4 Montrealkonventionen och 9 kap. 5 § andra stycket luftfartslagen.

[77] Procès-Verbaux II s. 163, Lødrup 2 s. 135, Guldimann s. 93, Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 15 para. 9, Goedhuis s. 122 f. och Goedhuis, Airlegislation s. 168 ff.

[78] Genom Montrealprotokoll 4 har denna regel åter tagits bort ur luftbefordringsrätten, dock utan att påverka det sakliga innehållet. Se beträffande läget vid landsvägstransporter avsnitt 11.8.3.

protokollet beslutades att man inte skulle utnyttja möjligheten att i nationella rätt reglera negotiabla transportdokument vid lufttransporter.[79] Sådan reglering saknas således helt. Negotiabla dokument används endast sparsamt i praktiken.[80]

10.4.4 Transportdokument vid landsvägstransporter

Genom att lämna avtalsslutet oreglerat i CMR överlämnade man till nationell rätt att avgöra om avtal ingåtts.[81] Även om det i konventionen föreskrivits att avtalet skall bekräftas genom utställande av en fraktsedel, upprätthöll man inte något krav på detta för att uppnå avtalsverkan.[82] Vid utarbetandet av konventionen ansågs det nämligen orealistiskt att tänka sig att transportindustrin skulle utställa fraktsedlar för alla transporter.[83] Konventionen skall således tillämpas oberoende av om fraktsedel utställts.[84] För att vissa regler skall bli tillämpliga krävs dock att fraktbrev utställt;[85] så är fallet t.ex. med förfoganderättsreglerna.[86]

Vid internationella landsvägstransporter har förfoganderätten, liksom vid järnvägs- och lufttransporter, bundits till en bestämd del av fraktsedeln. Den part som begär förfogande måste förete första exemplaret av fraktsedeln, dvs. avsändarens exemplar. Detta framgår av artikel 12(5)(a) CMR.

För *nationella transporter* har inte uppställts något krav på att fraktsedeln skall uppvisas. För inrikes transporter uppställs nämligen inget krav på att fraktsedel skall ställas ut. Efter begäran kan dock avsändaren eller fraktföraren få en sådan utställd om det inte medför onödigt hinder. Detta innebär också att man inte kan koppla någon förfoganderätt till fraktse-

---

[79] NJA II 1960 s. 89 f.

[80] Se Farnsworth i RabelZ 1966 s. 430 f. som beskriver användningen i USA.

[81] Pesce i Theunis s. 2, Meyer-Rehfueß s. 126 och Temme i Thume Art. 12 Rn. 5 och 32.

[82] Under arbetet med en konvention om landsvägstransporter inom UNIDROIT kunde man konstatera att ett fraktavtal om landsvägstransport var ett s.k. konsensualavtal inom samtliga de undersökta europeiska länderna. Vid utformandet av konventionen menade man att detta skulle gälla också inom konventionsområdet. Förarbeten Bagge: UNIDROIT mars 1948:XXIII, Transport par route, Doc. 1 Etude Préliminaire s. 5 och 61.

[83] Clarke s. 62 som stöder sig på TRANS/WP9/11 s. 31.

[84] *Vognmand Jensen* UfR 1968 s. 130 (VL), se också ETL 1969 s. 948 (Bryssel), ETL 1970 s. 439 (Cour de cassation) och ETL 1985 s. 349 (BGH).

[85] Loewe i ETL 1976 Rn. 65. Se emellertid nedan avsnitt 11.8.3.

[86] Om ett fraktbrev inte har utställts bortfaller också spärrverkan som eftersträvas i köprättsliga sammanhang. Reglerna framgår av artikel 4 CMR. ETL 1985 s. 349 (BGH) och Temme i Thume Art. 12 Rn. 5.

deln.[87] Den får i huvudsak endast bevisverkan. Reglerna framgår av 7 § vägtransportlagen.

Reglerna i vägtransportlagen, vilka alltså innebär att fraktsedeln inte tillagts någon verkan i förhållande till förfoganderätten, innebär dock inte att parterna är bundna av lagens reglering. Vill parterna tillägga fraktsedeln samma verkan som vid internationella transporter står det dem helt fritt.[88]

I detta sammanhang är det av stort intresse att studera hur fraktsedlar ställs ut. Enligt CMR skall fraktsedel upprättas i tre originalexemplar. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren. Det andra följer med godset. Det tredje slutligen behåller fraktföraren.

Detta mönster modifieras vid inrikes transporter. Här skall flera exemplar utställas om någon av parterna i avtalet begär det. Så sker nog ofta i praktiken i de fall där fraktsedel över huvud taget används.

Konsekvenserna av ett betraktelsesätt där fraktsedeln inte är nödvändig är att det vid inrikes befordran inte föreligger någon värdepapperskvalitet hos någon del av fraktsedeln. Förfoganderättens funktioner har därför inte kunnat knytas till någon del av fraktsedeln utan har som vi skall se kopplats till andra faktorer.

10.4.5 Elektronisk dokumentation

Alltmer av dokumenthanteringen kring en transport sker med hjälp av elektronisk databehandling. Det finns en konservativ tendens i denna utveckling i det att man alltjämt vill kalla den elektroniska informationen för "dokument". Detta något oegentliga språkbruk kommer sig förmodligen av att man i allt väsentligt försökt att efterlikna den spärrfunktion som tillkommer vissa transporträttsliga dokument, särskilt konossementet. När man talar om "elektroniska dokument" är det emellertid inte fråga om något objekt man kan hålla i handen utan mera en möjlighet att styra den information som finns i en dator. Detta sker med hjälp av någon form av säkerhetssystem som den behörige, och endast denne, har tillgång till.

Försök med dokumentlösa transporter har förekommit i flera omgångar. De flesta av dessa har utvecklats av transportnäringen själv. Ett exempel på detta det system som utvecklades av Atlantic Container Line redan under 1970-talet.[89]

---

[87] Se om detta SOU 1972:24 s. 35 ff. där man föreslog två varianter av fraktsedlar där den ena skulle uppfylla de köprättsliga kraven om spärrfunktion. Vid utarbetandet av förslaget till riksdagen fann man dock inte behov för en sådan dubbelregim, prop. 1974:33 s. 37 ff.

[88] Prop. 1974:33 s. 73.

[89] Se för en närmare beskrivning Grönfors, Cargo Key Receipt *passim*. Se också Hammer s. 232 f.

Det senaste av projekt med elektroniska dokument kring transporter är initierat av kommission för Europeiska unionen. Projektet har sjösatts under namnet BOLERO-systemet.[90] Genom ett slutet system där medlemmar accepterar vissa regler skapas en ordning som skall ersätta papperskonossement genom att de funktioner som är knutna till papperet knyts till innehavet av en elektronisk nyckel. Systemet bygger i all enkelhet på ett centralt register där alla transaktioner registreras. Detta innebär att alla deltagande parter måste vara anslutna för att systemet skall fungera. Pappersdokument kan begäras av en medlem som då ställs ut i form av ett konossement.

Ett s.k. BOLERO-konossement utställs när fraktföraren skickar ett elektroniskt meddelande till registret med uppgift om den förste innehavaren. Den förste innehavaren kan, genom ett nytt meddelande till registret, utse en ny innehavare. Den person som för tillfället är innehavare kan också begära att få godset utlämnat varvid registret meddelar fraktföraren vem som innehar nyckeln. Meddelandet till registret ersätter således presentation av pappersdokumentet. I denna framställning undersöker jag BOLERO-systemet endast ur den begränsade synvinkel det kan ha i förhållande till stoppningsrätten.

[90] Den närmare utformningen av systemet framgår av Bolero Rulebook vilken jag återkommer till. Se http://www.boleroassociation.org/downloads/rulebook1.pdf

11 Frakträttslig förfoganderätt

11.1 Vad som behandlas i detta kapitel

Eftersom avsändaren vid transport ger upp sin direkta vård om lasten måste det anordnas ett sätt varmed denne ändå kan råda över godset. När varorna transporteras är det fraktavtalet som utgör det verktyg varmed rådighetsrätten anordnas. Genom den i avtalet ingående förfoganderätten tilläggs fraktförarens motpart rätt att råda över godset under transporten. När godset kommit fram till bestämmelseorten innebär fraktavtalet att rätten till godset tillkommer mottagaren.

I detta kapitel lämnar jag en bakgrund till och beskriver de regler som anger vem som kan förfoga över varor under transport. Denna bakgrund är viktig när jag senare kommer att diskutera hur stoppningsrätten kan utövas under transporten. Förhållandet mellan stoppningsrätten och den transporträttsliga förfoganderätten kan inte diskuteras utan att man har det transporträttsliga systemet beträffande förfoganderätt under godstransport klart för sig.

Jag riktar främst in mig på frågan när avsändarens rätt att förfoga över godset upphör. Detta är nämligen det intressanta ur stoppningssynpunkt. Först när säljaren inte också är innehavare av förfoganderätten uppkommer det en konflikt mellan säljaren och den som har förfoganderätt. Det är också i den situationen där säljaren utövar stoppningsrätt utan att vara förfogandeberättigad enligt fraktavtalet som fraktföraren ställs inför de största problemen med att avgöra huruvida säljarens anvisning skall följas.

11.2 Terminologin kring förfoganderätten

Termen förfoga används ofta inom civilrätten. Särskilt påtagligt är bruket inom sakrätten. Där har termen förfogande dock använts som en beskrivning av vad en person har för möjlighet att bestämma över egendom som han eller hon innehar med äganderätt eller annan, mera begränsad, rätt.[1]

[1] Undén, Sakrätt I s. 64 f.

Inom transporträtten påminner bruket av termen om det inom sakrätten. Den transporträttsliga förfoganderätten har dock frikopplats från äganderätten eller annan rätt till de transporterade varorna. Äganderätten saknar i de flesta fall relevans för bedömningen av vilken förfoganderätt en person har över varor under en transport. I stället tar man fasta på vem som framstår som behörig att råda över godset.

Mot bakgrund av att termen förfoganderätt har så många olika användningsområden kan man fråga sig om det inte finns en annan lämpligare term att använda. I vissa sammanhang används termen dispositionsrätt.[2] I vissa länder används termen rådighetsrätt.[3] I anglo-amerikansk rätt används ofta begreppet "right to dispose" för att uttrycka förfoganderätten under transporten. En annan vanlig fras är att man ser förfoganderätten som en kontrollmöjlighet och då används uttrycket "right of control".[4] I franskan används ett liknande uttryckssätt i termen "droit de disposer". Inom tysktalande länder är däremot det vanliga att man använder uttrycket "Verfügungsrecht" i samma mening som i Sverige. Här används också termen "Weisungsrecht", närmast för att beskriva förfoganderätten som en beordringsrätt.[5] Olika uttryckssätt har således använts i olika länder.

Enligt svenskt språkbruk har det blivit vanligt att tala om förfoganderätt när det gäller att beskriva den rätt som tillkommer en part att råda över godset under transporten.[6] Eftersom denna term är fast förankrad ser jag ingen anledning att i detta sammanhang ge mig in i en begreppsbestämning som avviker från den i lagtext och i litteratur allmänt använda.

11.2.1 Talerätt och förfoganderätt

Det är lämpligt att i samband med de terminologiska frågorna något klargöra förhållandet mellan förfoganderätten och talerätten[7] vid lastskadekrav. Det kan tyckas något förvånande att det skall behövas ett sådant klargörande. Det har dock visat sig att frågorna är intimt förknippade. Med anledning av implementeringen av CMR hävdades det att talerätten följer

---

[2] Hammarskjöld s. 167 ff. använde termen dispositionsrätt genomgående.

[3] Bull s. 52.

[4] Så t.ex. Cashmore kap. 5.

[5] Så t.ex. Meyer-Rehfueß se särskilt s. 5 ff.

[6] Se t.ex. Gorton, Transporträtt s. 75, Grönfors, Godsbefordran s. 197, Grönfors, Fraktavtalet s. 55 ff. och Hjorth *passim*.

[7] Lägg märke till den förvirring som kan förekomma vid användning av termen talerätt. Inom processrätten används den för att beteckna förutsättningarna för en parts rätt att få föra en process. Emellertid användes termen talerätt ursprungligen i den civilrättsliga betydelsen för att beskriva subjekten i ett rättsförhållande. För att beteckna detta används termen saklegitimation. Se vidare Lindblom s. 172 ff.

förfoganderätten.[8] Ett sådant synsätt kan enligt min mening betraktas som riktigt ur en begränsad synvinkel. Detta inträffar när det är någon av parterna i fraktavtalet som också är den som är berättigad till godset. Partsställning i fraktavtalet måste leda till att den skadelidande också kan göra gällande påföljder som part enligt avtalet.

Vid en transport som grundar sig på ett köpeavtal mellan säljare och köpare uppkommer – med den klassiska fördelningen av uppgifter mellan parterna i köpförhållandet – ett trepartsförhållande. Säljaren har, som avsändare, möjlighet att förfoga över godset under transportens inledning. Vid någon tidpunkt övergår denna rätt till köparen som mottagare; den måste så göra för att mottagaren skall få godset utlämnat. Det är rätten att få godset utlämnat eller att förfoga över det som avgör vem av parterna som har talerätt.[9] Förfoganderätten styr på detta sätt också talerätten och endast någon av avsändaren eller mottagaren, inte båda, kan förfoga eller ha talerätt.[10]

När en person utanför fraktavtalets krets, dvs. en person som varken är avsändare eller mottagare, kräver ersättning för skador måste man anlägga ett annat synsätt. I England har man här kommit till att talerätt också kan tillkomma utomstående såsom kvasipart eller liknande.[11]

> I det mest kända fallet *Brandt* v. *Liverpool Brazil*[12] var det fråga om en person som tagit emot ett konossement som panthavare. Denna person mottog också godset som emellertid visade sig vara skadat. Fråga uppstod om panthavaren kunde stämma redaren. Domstolarna fann, trots avsaknaden av en verklig vilja att ingå avtal, att ett underförstått (implied) avtal ingåtts genom att panthavaren tagit emot varorna. Han var därför berättigad att väcka talan mot redaren.

Till dessa kategorier kan läggas en där talerätt enbart tillkommer den materiellt berättigade. Den berättigade personen härleder sin rätt från en cession från antingen säljaren eller köparen eller i en kedja från dessa. Det uppstår i denna situation en konflikt mellan en person som är berättigad enligt ett avtal, det kan t.ex. var en speditör som står som avsändare i stället för säljaren, och den som är materiellt berättigad. I valet mellan sådana parter har det föreslagits att den materiellt berättigade är den som skall anses var berättigad att föra talan.[13] Allt annat än att den materiellt berätti-

---

[8] Prop. 1968:132 s. 35 där översättningen av "entitled to claim" blev "den som äger förfoga över godset", Prop. 1974:33 s. 103, Schmidt m.fl. s. 174 f., Grönfors, Cargo Key Receipt s. 49, Grönfors, Fraktavtalet s. 55 ff. och Rechnagel s. 200 f.

[9] Grönfors s. Cargo Key Receipt s. 49 och Grönfors, Fraktavtalet s. 56. Som vi skall se vid behandlingen av förfoganderätten för de olika transportslagen kan det uppstå situationer där båda har förfoganderätt.

[10] Grönfors, Cargo Key Receipt s. 49.

[11] Se vidare Cashmore *passim*, Scrutton Art. 120, Carver para. 130, Debattista s. 88 f., Todd, Modern bills of lading s. 187 ff. och Gaskell para. 4.8 ff., särskilt 4.13.

[12] *Brandt* v. *Liverpool Brazil* [1924] 1 KB 575.

[13] Rechnagel *passim*.

gade också är den som har talerätt vore en stor överraskning. Den materiellt berättigade skall inte stoppas från att komma till sin rätt genom olika juridiska konstruktioner.

> *Exempel:* Om ett avtal ingåtts under CIF-termer går risken över till köparen redan när godset lastas in i fartyget. Förfoganderätten finns dock kvar hos avsändaren under hela transporten om inte samtliga exemplar överlämnats till någon annan. Skadas varorna under transporten är det som jag ser det klart att köparen måste kunna göra gällande skador gentemot fraktföraren.

Däremot är det inte säkert att talerätten påverkas av förfoganderätten i alla fall.[14] Den transporträttsliga förfoganderätten behöver inte vara knuten till den materiella rätten att förfoga över godset.[15] Talerätt är härigenom ett vidare begrepp än transporträttslig förfoganderätt.

Det kan tilläggas att de olika områden som termerna talerätt respektive förfoganderätt avser att täcka utgör olika funktioner. Talerätten hänger samman med den möjlighet som en part, i denna sin egenskap, har att få täckt sina förluster vid lastskador. Förfoganderätten avser endast en persons rätt att i begränsad omfattning disponera över ett ingånget fraktavtal. Med hänsyn till de olika funktionerna finns det som jag ser det inte något verkligt behov av att avgränsa de båda begreppen på ett likvärdigt sätt. Det viktiga är att sambandet mellan begreppen är klart.

11.2.2 Förfogande genom utlämnande

Det föreligger också ett samband mellan förfoganderätten under transporten och utlämningsmekanismen. Detta är särskilt tydligt såvitt gäller utlämnande av godset till annan än den som från början utpekats som mottagare. Redan Hammarskjöld[16] anförde att den som lämnar varor till en transportör får finna sig i att den direkta makten över godset försvinner. Denna makt ersätts med ett rättsförhållande till en annan person; den självständiga fraktföraren. Eftersom Hammarskjöld konstruerade fraktavtalet genom en analogi från anvisningsläran, grundar avtalet en rätt för mottagaren att få godset utlämnat. Denna rätt sammanfaller med frågan om mottagarens rätt att disponera över godset. De båda funktionerna utlämnande och förfogande är oskiljbara. Detta är viktigt att ha klart för sig vid en genomgång av förfoganderätten. Slutligen skall framhållas att sambandet också får betydelse genom att fraktförarens ersättningsskyldighet kan beräknas på liknande sätt oavsett vilka regler denne brutit mot.

---

[14] Cashmore s. 168 ff. visar att man i anglo-amerikansk rätt också för förfoganderättens del följer den materiella äganderätten.

[15] Som jag förespråkar i detta arbete skall t.ex. en säljare ha möjlighet att göra sin materiella stoppningsrätt gällande mot en formellt berättigad mottagare.

[16] Hammarskjöld s. 167.

Någon självklarhet att man bör uppfatta det på detta sätt finns dock inte. Det har hävdats att mottagarens begäran om att få godset utlämnat inte hör till förfoganderätten eftersom detta är själva syftet med fraktavtalet.[17] Det kan mot ett sådant synsätt framhållas att fraktavtalets övergripande ändamål, dvs. att utlämna godset på destinationsorten till rätt mottagare, är grunden för förfoganderätten.[18] Att avsändarens rätt sedan han eller hon lämnat varorna till fraktföraren på en viss tidpunkt övergår till mottagaren måste därför också betraktas som en övergång av förfoganderätten. Utan det övergripande ändamålet att utlämna varan till mottagaren skulle det inte finnas något behov av en förfoganderätt. I än mindre grad skulle det vara nödvändigt att arrangera en övergång av densamma.

Sammanfattningsvis menar jag att utlämningsmekanismen är en del av förfoganderätten. Förutsättningarna för förfogande under transporten och vid dess slut måste dock inte med nödvändighet vara desamma, vilket kommer att visas. Vidare kan anföras att förståelsen av stoppningsrättens verkningar inte kan uppnås utan att man också tar med utlämningsmekanismen. I den fortsatta framställningen redovisar jag därför utlämningsmekanismen som en möjlighet att förfoga.

11.3 Utvecklingen av förfoganderätten: från materiell rätt till formell legitimation

Enligt min mening kan förfoganderätten inte förstås utan att man något har klart för sig hur internationell handel utvecklats och bedrivits under olika tider. Reglerna om förfoganderätt under en transport är dock inte helt enkla att fånga. Detta gäller särskilt framväxten av reglerna vilket beror på att förfoganderätten har växt fram i nära anslutning till allmänna handelsrättsliga principer under lång tid. Dessa brukar samlas under beteckningen *lex mercatoria.* Jag har inte för avsikt att här göra några djupare undersökningar beträffande denna historia utan avser endast att peka på de viktigaste utvecklingstendenserna.

11.3.1 Handelsmönster i äldre dagar

I antik tid när handeln inte var så sofistikerad, befann sig handelsmannen ofta på resa tillsammans med varorna. På sina håll var sjöfarten till och med organiserad på ett sådant sätt som förutsatte att befraktaren följde

---

[17] Hjorth s. 1.

[18] Grönfors, Fraktavtalet s. 71 f.

med och arbetade ombord på fartyget.[19] Det fanns då inget behov av några dokument utöver handelsmannens egen bokföring över de för transport inköpta varorna.[20] Transporten var i ordets rätta bemärkelse ett "gemensamt äventyr"[21] där handelsmannen med varorna och transportören med transportmedlet deltog inte bara med egendomen som insats. Handelsmannen var den som ägde varan och kunde förfoga över den, också materiellt, direkt genom sin närvaro.

När handeln mellan de italienska städerna kring Medelhavet började blomstra under medeltiden kunde handelsmännen inte följa med på de många resorna. Man behövde då någon slags bokföring över vad fartyget egentligen hade tagit emot för transport. Från början skedde detta informellt men efter hand slogs det fast i städernas statut.[22] Detta behov av att bokföra last, avlastare och mottagare växte ut och rätten att förfoga kom mera att påminna om en formell möjlighet som handelsmannen hade att ge anvisningar beträffande utlämnande m.m.

11.3.2 Framväxten av en förfoganderätt inom sjörätten

Framväxten av förfoganderätten under sjötransporter är nära förknippad med konossementets uppgång som det dominerande transportdokumentet, särskilt vad gäller konossementets utveckling till att vara representant för godset. Denna utveckling har framför allt kommit till uttryck i engelsk rätt och jag skall något uppehålla mig vid utvecklingen där innan jag återknyter till nordisk rätt.

(i) Kopplingen till dokumentet som representant för godset

Kopplingen av förfoganderätten över godset till innehavet av konossementet var den åtgärd som till sist fullbordade det att vara det transportdokument som vi i dag är vant oss vid. Det är helt klart att konossementet funnits under lång tid och att det redan tidigt hade en representativ funktion. Däremot har det stött på problem att fastställa exakt vid vilken tidpunkt konossementet fick denna fullfjädrade utformning.[23]

---

[19] Hasselberg s. 103.

[20] Bennett s. 5.

[21] Detta kuriöst beskrivande uttryckssätt från sjörättens tidiga dagar återfinns numera endast i York-Antwerpen-reglerna.

[22] Bennet s. 7 och Pardessus II s. 66 ff.

[23] Olika försök har gjorts att bestämma tidpunkten för bruket av konossement. En vanlig datering är 1300-talet. Grönfors, Sea Waybill s. 10 gör oss dock uppmärksamma på en handling från år 15 e.Kr. som enligt sin lydelse kan sägas motsvara dem från 1100-talet och framåt.

Det har från kontinentala forskare gjorts försök att härleda handelsbruket tillbaka till de olika kontinentala regelverk som fanns från 1100-talet.[24] Andra[25] exempel är från England där det finns dokument som betecknas som konossement, vilka enligt sin lydelse skulle vara bärare av godset. Således finns i ett rättsfall från år 1546 ett konossement som avslutar med följande ord.

> In Witness whereof I have given you three cognossements all of one tenor marked with myn own marke the one performed the other to be of none effecte.[26]

Dessa ord indikerar en praxis mellan handelsmän som gick ut på att godset lämnades ut till innehavaren av dokumentet och att de övriga originalen då blev verkningslösa. Även om den representativa funktionen nämns i dessa dokument är försöken att härleda dem till vissa källor inte helt övertygande. Emellertid kan en viktig slutsats dras: Det fanns ett handelsbruk som innebar att innehav av dokumentet motsvarade innehav av godset.

En del författare[27] har pekat ut det engelska fallet *Lickbarrow* v. *Mason*[28] som det första fall som slår fast konossementens representativa funktion. Fallet är invecklat och kräver ett visst närmare studium. Jag skall något redogöra för det i detta sammanhang.

> I fallet *Lickbarrow* v. *Mason* (1787) 2 T.R. 63 hade en säljare skickat gods med skeppet *The Endeavour* från säljaren på Nya Zeeland till en köpare i Liverpool. Kaptenen utställde fyra konossement av vilka han behöll ett själv, säljaren fick tre av vilka två överlämnades vidare till köparen och ett behölls av säljaren. Köparen accepterade växlar motsvarande priset för godset varefter konossementen sändes till köparen. Denne överlät i sin tur dessa till en ny köpare som också fick dokumenten mot betalning. Den ursprunglige köparen blev emellertid insolvent innan växlarna förföll till betalning. Den ursprunglige säljaren stod således obetald och ville stoppa godset. Detta skedde genom att säljaren skickade sitt exemplar av konossementet till en agent för att denne skulle ta godset i besittning. Detta lyckades också men den nya köparen stämde agenten eftersom han ansåg sig ha bättre rätt. *Domstolarna* fann att överlåtelsen av konossementen till den nya köparen också överförde äganderätten och att säljaren inte kunde stoppa varorna mot den nya köparen.[29]

---

[24] Pappenheim s. 212 ff.

[25] Se Bools s. 2 som lämnar ett exempel på ett tidigt dokument från år 1390. Se också Bennett s. 3 ff. Om man studerar domstolsprotokoll tycks de första konossementen i England dyka upp år 1534 enligt Bennett s. 9. Se också Holdsworth VIII s. 256 med ett annat exempel från år 1534.

[26] Citerat efter Bennett s. 10.

[27] Tydligast hos Schmitthoff s. 593 och Grönfors, Sea Waybill s. 11. Den senare hänvisar till Bennett som dock påvisar en utveckling.

[28] (1787) 2 T.R. 63.

[29] Denna regel motsvarar den i 13 kap. 57 § (307) andra stycket sjölagen.

Den process som uppstod sedan en agent för säljarens räkning tagit godset i besittning med hjälp av ett konossement framför en godtroende tredje man som förvärvat ett konossement blev seglivad och invecklad. Fallet har också gett upphov till många teorier om vad som egentligen avgjordes.[30] Efter att ha vandrat upp till House of Lords blev målet återförvisat för att slutligen avgöras av en handelsmannajury[31] som uttalade att en överlåtelse av konossementet genom handelsbruk innebär att äganderätten i godset överförs till innehavaren.

Mot bakgrund av den senaste tidens diskussion i England[32] kan man dra slutsatsen att fallet i första hand avgjorde huruvida äganderätten (property) kunde överföras genom överlämnandet av dokumentet. Detta speciella engelska diskussionsämne ger således inte så mycket åt frågan om konossementets funktion som representant för godset.[33]

Debattista[34] har, på samma sätt som tidigare Carver,[35] utgått från att common law tar utgångspunkt i att konossementet medför en rätt för innehavaren att kräva utlämnande av godset på destinationsorten mot uppvisande av dokumentet.[36] Detta skulle grunda sig på att dokumentet innehåller ett åtagande att utlämna godset. Detta anser dock inte alla är tillräckliga skäl för regeln.[37]

Bools menar att förklaringen till konossementets representativa funktion måste sökas på annat håll än utlämningsmekanismen.[38] Han anför att konossementet som symbol för godset utvecklades fullt ut först sedan den första engelska Factors Act trätt i kraft år 1842. I lagen anges[39] att en pantsättning av ett "document of title", till vilka konossement räknas, skall anses såsom en pantsättning av godset självt. Detta menar Bools var ett klart steg mot att se dokumentet som en verklig representant för godset. Trots detta dröjde det innan denna syn slog igenom i praxis. Först genom fallet *Barber* v. *Meyerstein*[40] kommer denna förändrade syn med dokumentet som symbolen för godset till klart uttryck. I ett citat uttrycks det på följande sätt.[41]

---

[30] För en ingående diskussion om detta, som främst rör engelsk rätt, se Bools s. 9 ff.

[31] *Lickbarrow* v. *Mason* (1794) 5 T.R. 683.

[32] Ingående argumenterat av Bools *passim.*

[33] Bools s. 18 f.

[34] Debattista s. 8 f.

[35] Carver para. 1596.

[36] Debattista grundar detta uttalande på ett *obiter dictum* från *Heskell* v. *Express* [1950] 1 All E.R. 1033, 1042. Se också Gaskell para. 14.17 ff.

[37] Bools s. 151.

[38] Bools s. 18.

[39] Se numera Factors Act 1889 section 3.

[40] (1870) L.R. 4 H.L. 317.

[41] Lord Hartherly i rättsfallet på s. 330.

> ...the bill of lading would not only, accordning to the usage, and for the satisfaction of the wharfinger that he was delivering to the right person, be a symbol of possession, and practically the key to the warehouse...[42]

Oavsett om man vill lägga äldre handelsbruk eller senare lagstiftning till grund för det sista steget mot ett fullfjädrat dokument som representant för godset kan det konstateras att konossementet är utrustad med en mekanism som gör att det kan anses vara en symbol för godset. Det är denna egenskap som medför att förfoganderätten kan utövas genom innehav av ett sådant dokument.

I detta sammanhang skall man uppmärksamma att BOLERO-systemet försöker efterlikna papperskonossementet. Detta framgår inte minst av att man kallar funktionen i systemet för Bolero-konossement. Det går i ett sådant system inte att knyta förfogandefunktionen till en bit papper. I stället har man här fått knyta den till det faktum att man utpekas som innehavare till rättigheter i registret. Bolero-konossementet uppvisar således många likheter med det traditionella papperskonossementet. Att direkt tillämpa sjölagens regler om papperskonnossement på ett Bolero-konossement är inte möjligt.[43]

(ii) Utvecklingen när inget dokument som representerar godset utfärdats

Även om de flesta kända rättsfall rörde situationer där ett konossement utställts måste det framhållas att en parallell utveckling skedde för sådana fall som inte täcktes av något motsvarande dokument, dvs. när transporten skedde utan dokument eller med dokument som inte representerar godset.

Såvitt gäller engelsk rätt finns ett fall från tidigt 1800-tal där frågan berördes uttryckligen. Fallet *Scorthon* v. *South Staffs. Railway*[44] har rapporterats efter överklagande.

> I rättsfallet *Scorthon* v. *South Staffs. Railway* (1853) 8 Ex. 341 görs vissa intressanta uttalanden. I fallet hade firman Scorthon anlitat en transportör för att utföra en transport till Australien dit vissa av bolagets ingenjörer skulle emigrera. Resgodset skulle från Great Bridge Station till Scothorns vid East India Docks, skeppet *Melbourn*. Transportören som var svarande i fallet hade som praxis att utföra transporten på egna linjer till Birmingham där en annan linje tog över som agenter för South Staffs. Railway. Under transporten framkom att det inte fanns någon plats på *Melbourn* varför man instruerade agenten att sända godset till Bell Warf, Ratcliff. Emellertid kom godset att leveras till den ursprungliga adressen och skeppades till Australien där det gick förlorat. Scanthorn sökte ersättning av transportören. *Court of Exchequer* kom fram till

---

[42] Liknande uttalande i *Sanders* v. *Maclean* & Co (1883) 1 Q.B.D. 327, 341.

[43] Detta beror inte enbart på att engelsk rätt är tillämplig på avtal om användning av systemet, utan främst på att reglerna inte är utformade för sådan tillämpning och enligt min mening borde omformuleras. Se Beck-Friis *passim* om möjligheten till analog tillämpning av sjölagen.

[44] (1853) 8 Ex. 341.

> att transportören hade ansvar för den felaktiga leveransen. Som skäl angavs följande. "A carrier is employed as bailee of a person's goods for the purpose of obeying his instructions respecting them, and the owner is entitled to receive them back at any period of the journey when they can be got at. ... It is clear, therefore, that the contract with a carrier is to deliver the goods according to the directions of the owner."

Fallet visar att man anser att ägaren genom transportavtalet kan förfoga över godset. Men hur förhåller sig denna ägarens rätt till förfogande när det är fråga om ett trepartsavtal där varor skall överföras från säljaren till köparen? House of Lords har i fallet *Cork Destilleries* v. *Great Southern and Western Railway*[45] slagit fast att också mottagaren är fri att ta ut godset på vilken ort som helst och när som helst under transporten såvida han eller hon är ägare till godset. Det är således helt klart att man i engelsk rätt laborerar med en äganderättspresumtion beträffande förfoganderätten.

Emellertid löser detta inte hela problemet vid trepartsavtal. Hur skall transportören veta vem som är ägare till godset? För att svara på denna fråga blir man tvungen att utgå från att presumtionen pekar ut transportörens avtalspart som den förmodade ägaren. Om godset sålts förändras dock presumtionen till att avse mottagaren eftersom denne enligt engelsk rätt erhåller äganderätt (property) genom att transportören tar emot godset för transport.[46] Detta är själva kärnan i äganderättspresumtionen vid förfogande enligt engelsk rätt.

Den engelska slutsatsen kan tyckas något förvånande i förhållande till *kontinental rätt.* Utgångspunkten är i och för sig densamma; den som har materiell rätt kan också förfoga över godset. Inom kontinental rätt har man i stället för att bygga ett resonemang om en förmodad ägare konstruerat förfoganderätten utefter en analys av avtalsförhållandena. Detta medför att den som ingår ett avtal om transport också har möjlighet att förfoga över godset under transporten. Först vid utlämnandet övergår denna rätt till tredje man som kan vara – men inte alltid är – den materiellt berättigade under ett köpeavtal.[47] På detta sätt hålls de olika avtalen isär och man får en klarare bild, särskilt sett ur transportörens synvinkel.

Genom att överlämna godset till fraktföraren betas dock inte avsändaren varje möjlighet att förfoga över godset. Enligt det internationella järnvägsfördraget har utgångspunkten varit att avsändaren som part i fraktavtalet tillagts en rätt att på olika sätt förfoga över godset.[48] Avsändaren kan i efterhand ändra befordringsavtalet genom olika förordnanden. Emellertid gäller särskilda förutsättningar för att avsändaren skall ha denna rätt. Motsvarande princip har upprätthållits för andra transportsätt.

---

[45] (1874) L.R. 7 H.L. 269.

[46] Cashmore s. 23 ff., 91 ff. och 175 f.

[47] Ett utmärkt resonemang på detta tema för Hammarskjöld. Se också avsnitt 12.2.1.

[48] Rosenthal s. 51.

Det är avsändarens position som avtalspart som berättigar honom till att förfoga över godset under transporten. Innehavet av transportdokument kan inte legitimera avsändaren som sådan.[49] Dokumentet utgör endast en formell förutsättning för förfogande. Inte heller spelar äganderätten någon roll för avsändarens förfoganderätt under transporten.[50]

> Det sagda framkommer särskilt tydligt i fallet *Fragt- og vognleje* UfR 1921 s. 762 (VL) där adressaten nekade att ta emot lasten. Fraktföraren inhämtade avsändarens instruktioner. Avsändaren svarade emellertid att han redan hade fått betalt och att han således inte ägde disponera över godset. Godset såldes med ett underskott i förhållande till frakt och kostnader. Fraktföraren krävde då avsändaren på underskottet. *Rätten* antog att den som skickade en last också hade att betala de omkostnader som transporten medförde oavsett om äganderätten gått över till annan person.

(iii) Nordiska regler om förfoganderätt påverkades av världshandeln

Den allmänna utveckling som internationell transporträtt genomgått under 1700- och 1800-talet avspeglades tydligt i det nordiska lagstiftningsarbetet kring sjörätten under det senaste århundradet. Det är därför av betydelse för förståelsen av lagstiftningen under denna period att känna till den ovan skisserade utvecklingen.

Det fanns över huvud taget inte några regler om förfoganderätt i 1667 års sjölag. Med hänsyn till avtalskonstruktionen får man utgå från att den som ingick avtalet med redaren också var den som kunde förfoga över lasten. Reglerna om konossement var föga utvecklade och hade en offentligrättslig prägel till uttagande av tull och liknande.[51] Dessa dokument medförde inte några avvikelser från den förfoganderätt avsändaren hade genom att ha ingått avtalet med fraktföraren.

Vid utarbetandet av 1864 års sjölag framlades inga förslag till väsentliga förändringar beträffande befraktningsreglerna.[52] Arbetet hade dock inletts redan i början av 1800-talet och när det var dags att förelägga riksstånden förslaget hade en rejäl överarbetning skett med hänsyn till den utveckling som föregått i andra länder.[53] Det pekades på att utförliga regler beträffande konossement upptagits i andra sjölagskodifikationer, bl.a. i den norska sjölagen av år 1860. I det svenska förslaget upptogs därför utförliga regler om konossement och om en därtill knuten förfoganderätt.

---

[49] Jensen s. 99.

[50] *Fragt- og vognleje* UfR 1921 s. 762 (VL).

[51] Reglerna fanns i Cap. VI Skeppslegobalken och kan närmast sägas motsvara ett manifest. Liknande regler var vanliga också i andra tidiga sjölagar, se Bennett s. 7 med hänvisningar till Pardessus.

[52] Förslag till sjölag 1847 s. 94.

[53] Prop. 1862/63:81 s. 79.

Enligt vad som framgår av förslaget till riksstånden tog man vid utarbetandet av texten hänsyn till det handelsbruk som utvecklat sig i den internationella handeln.[54] För att göra konossementet så lämpligt som möjligt för omsättning lät man, efter fransk och holländsk förebild, konossementet bli en löpande handling som kunde ställas till innehavaren. Detta innebar att befälhavaren på bestämmelseorten kunde fullgöra avtalet till den som innehade konossementet. Genom fullgörelse mot ett av exemplaren förlorade de andra sin verkan. Detta gällde emellertid endast för det fall utlämnande skedde på den ursprungliga bestämmelseorten. Ville lastägaren komma i besittning av varorna på annat ställe än bestämmelseorten krävdes att samtliga exemplar av konossementet uppvisades och återställdes. Härigenom fråntogs varje annan person möjligheten att få godset utlämnat på bestämmelseorten och redaren befriades således från sina förpliktelser.[55] Dessa regler överfördes från 1864 års sjölag till de följande nordiska sjölagarna.

(iv) Fullständig reglering i förslag till ny konvention

I det förslag till ny konvention beträffande styckegodstransport för sjötransporter som har lagts fram för diskussion inom CMI[56] tycks man nu inom den internationella sjörätten vilja ta ett steg framåt och inte enbart lita till handelsbruk beträffande förfoganderätt vid sjötransport. I förslaget regleras förfoganderätten fullt ut. Detta framgår av artikel 10 förslaget.[57] Man kan säga att vid utformningen av reglerna ville man ta hänsyn till hur förfoganderätten utvecklats konventionsmässigt för andra transportslag samtidigt som ett mål var att samordna den med de befogenheter som tillkommer parterna i köpekontraktet.[58] Enligt min mening framstår det naturligt att förfoganderätten får sin konventionsrättsliga reglering också inom sjörätten. Frågan är dock om den är lämpligt utformad i det framlagda förslaget. Ett exempel på att utformningen måste övervägas ytterligare är att både avsändaren och mottagaren tillagts rätt att förfoga vilket medför att särskilda prioritetsregler har måst utformas.[59]

---

[54] Prop. 1862/63:81 s. 91.
[55] Prop. 1862/63:81 s. 92.
[56] Se avsnitt 10.2.2.
[57] CMI Yearbook 2000 s. 161 ff.
[58] CMI Yearbook 2000 s. 288.
[59] Se artikel 10.2 (a) (iii) CMI Yearbook 2000 s. 164.

11.3.3 Detaljreglerad förfoganderätt vid järnvägstransporter

Det var först i och med den internationella järnvägsrättens framväxt genom ingående av fördrag som en verkligt heltäckande förfoganderätt kunde utarbetas inom den skrivna rätten. Arbetet var dock inte helt oproblematiskt. Det var nämligen vid tiden för slutandet av det ursprungliga järnvägsfördraget år 1890 möjligt att tänka sig fem olika sätt att reglera förfoganderätten.[60] Det *första* sättet var att den leveransanvisningen som fanns i fraktbrevet var omöjlig att ändra. Av lätt insedda skäl kunde inte en sådan ordning godtas vid internationell handel. Försäljning kunde då inte ske av rullande gods. Den *andra* möjligheten var att knyta avsändarens förfogande till en bestämd formulering i fraktbrevet; "resa på avsändarens räkning och risk". Fanns inte denna mening hade mottagaren förfoganderätt. Det *tredje* sättet som förfoganderätten kunde lösas genom var att behandla fraktbrevet som en särskild typ av konossement. Detta dokument innebar att mottagaren efter godsets framkomst till bestämmelseorten kunde förfoga över det. Den *fjärde* möjligheten var att behandla fraktsedelsdubbletten som ett dokument med konossementsliknande verkningar. *Slutligen* hade man det system där avsändaren hade förfoganderätt ända till dess mottagaren tog emot fraktbrevet eller gjorde gällande att godset skulle utlämnas.

På den första konferensen inför utarbetandet av en konvention utspann sig en livlig diskussion.[61] Flera handelsföreningar lade ned stor möda för att föra fram just det förslag som just den aktuella föreningen ansåg vara bäst. Sakrättsliga frågor diskuterades också trots att sådana sällan kan lösas internationellt på grund av den olikartade nationella rätt som finns. Kompromissen blev slutligen att man slog fast den från Tyskland hämtade principen att avsändaren ensam hade rätt att förfoga över rullande last. Denna princip kompletterades med den franska praxis där avsändarens förfoganderätt under transporten endast kunde utnyttjas för det fall avsändaren också förevisade fraktsedelsdubbletten.[62] Senare infördes en möjlighet enligt vilken avsändaren kunde överlåta förfoganderätten på mottagaren. I och med fördragsrevisionen år 1952 kom mottagaren att få en egen förfoganderätt i vissa situationer.[63]

För de nationella transporterna övertogs reglerna om förfoganderätt nästan ordagrant till en början. Det var således fraktsedelsdubbletten som var avgörande för om avsändaren kunde utnyttja sin förfoganderätt också

---

[60] Grönfors, Fraktavtalet s. 58 och Rosenthal s. 124 f.

[61] Rosenthal s. 125.

[62] Rosenthal s. 126, där den inrättade ordningen för förfogande ses som ett system "des Frachtbriefduplikats mit konnossementähnlicher Wirkung".

[63] Nánássy s. 430 ff.

vid nationella transporter. Numera har dubbletten mist sin betydelse som spärrhandling för förfogandet under transporten.

Förfoganderätten återfinns i artikel 30-32 CIM 1980.[64] Vad gäller transporter som inte träffas av CIM återfinns reglerna om förfoganderätt i 12-14 §§ järnvägstrafiklagen.[65] Dessa kompletteras av ytterligare föreskrifter i normalvillkoren SJF 601, bilaga 2.

11.3.4 Utvecklingen av förfoganderätten inom andra transportslag

Reglerna om förfoganderätt vid *lufttransporter* fanns intagna redan i den ursprungliga konventionen om luftbefordring från år 1929 och återfinns i artikel 12-15 Warszawakonventionen. Dessa regler utformades efter mönster av reglerna för järnvägstransport såsom de återges i CIM.[66]

> Reglerna i Warszawakonventionen ändrades genom Montrealprotokoll 4 så att dokumenten kunde utställas på vilket sätt som helst vilket medför att datafraktbrev kan användas och att ett kvitto i så fall skall utställas.[67] Reglerna i luftfartslagen har i princip följt utvecklingen på det internationella planet. Förfoganderättsliga regler finns i 9 kap. 12-15 §§ luftfartslagen. Vidare finns kompletterande regler i IATA:s godsbefordringsvillkor.[68] I artikel 7 och 8 av dessa tas vissa särskilda regler upp såsom t.ex. utövandet av förfoganderätten och betalning av kostnader. Det kan konstateras att förhållandet mellan å ena sidan konventionen och lagen och å andra sidan IATA:s godsbefordringsvillkor är synnerligen oklart. Detta försvårar förståelsen av systemet.[69] Till detta kommer också att de olika flygbolagen kan ha egna villkor som på enskilda punkter kan avvika från IATA:s villkor.

Reglerna om förfoganderätt vid internationella landsvägstransporter finns i artikel 12-13 CMR. Dessa har, liksom också CMR:s regler i övrigt, utformats efter förebild av motsvarande regler i CIM.

> Redan av de första utkasten till konvention kan man avläsa att det fanns fyra huvudsakliga lösningar på förfoganderättsfrågan.[70] Man kan här se att likheterna med diskussionerna kring järnvägsfördragets tillkomst.[71] Som påpekas i

---

[64] Reglerna fanns i artikel 15 i det ursprungliga fördraget 1890, i artikel 21 i 1933 års regler, i artikel 21-23 CIM 1952 och 1970. Efter den senaste revisionen finns reglerna i artikel 17-19 CIM 1999, vilka modifierar reglerna och gör dem mer lika CMR.

[65] Reglerna fanns i 71 § 1925 års järnvägstrafikstadga och i 45-49 §§ 1966 års järnvägstrafikstadga.

[66] Se Lødrup 2 s. 125.

[67] Dessa regler har också intagits i Montrealkonventionen 1999.

[68] Recomended Practice 1601.

[69] Se vidare avsnitt 11.8.5. Om parternas rätt att avtala över förfogandet.

[70] Förarbeten Bagge: UNIDROIT mars 1948:XXIII, Transport par route, Doc. 1 Etude Préliminaire s. 13 f. och 68 f.

[71] Se strax ovan.

arbetet kring underlaget till konventionen innebar den då gällande CIM att den andra lösningen togs in i järnvägskonventionen.[72] Det var också denna linje som följdes i CMR. Man såg i ett system där avsändaren hade förfoganderätt under hela transporten fördelar för fraktföraren genom att denna hela tiden visste vems instruktioner som skulle följas. Å andra sidan menade man att systemet inte fick bli för stelbent. Genom att införa en möjlighet för avsändaren att avsäga sig förfoganderätten på ett tidigt stadium tillgodosåg man de kommersiella krav som fanns på att godset måste kunna vara föremål för överlåtelse under transporten. Motsvarande regler för inrikes landsvägstransporter finns intagna i 17-20 §§ vägtransportlagen.

11.4 Förfoganderättens funktioner

Som redan framhållits kan man se förfoganderätten som ett handtag varmed man kan styra de varor som har lämnats för transport. Behovet av ett handtag skall ses mot bakgrund av det underliggande köpeavtalet. Det är ofta nödvändigt för en säljare att kunna destinera om lasten eftersom det inte behöver vara klart vem som är den slutliga köparen när lasten görs klar för transport. På liknande sätt kan det vara av intresse för en köpare att kunna disponera över godset mot bakgrund av att denne i sin tur kan sälja varor som är under transport. För en finansiär eller en kreditgivare kan det vara av största betydelse att varorna kan skyddas mot att bli indragen i kredittagarens eventuella konkurs.

För att beskriva möjligheterna att omdestinera godset vid vidareförsäljningar eller att över huvud taget styra godset under transporten har man ofta använt uttrycket *förfoganderättens positiva sida.*[73] Denna sida av förfoganderätten används mig veterligen endast i mycket ringa omfattning och saknar därför i många stycken praktisk betydelse.

Den andra sidan av förfoganderätten har stor praktisk betydelse. Denna rätt kallas i allmänhet för *förfoganderättens negativa sida.* Det från tyskan hämtade uttrycket "Sperrfunktion" beskriver vad det är fråga om på ett betydligt mera målande sätt.[74] Denna funktion hos förfoganderätten innebär att en förvärvare eller en finansiär kan känna sig säker på att vara ensam om att ha ett handtag till lasten. Genom att vara innehavare av förfoganderätten utesluts alla andra från att komma åt godset under transporten. Om finansiären dessutom har rollen av mottagare så är han eller hon helt säker på att lasten är "inlåst" mot utomståendes angrepp även vid transportens slut. Spärrfunktionen har tillsammans med utläm-

---

[72] Förarbeten Bagge: UNIDROIT mars 1948:XXIII, Transport par route, Doc. 1 Etude Préliminaire s. 68.

[73] Grönfors, Fraktavtalet s. 60, Grönfors, Godsbefordran s. 314, Hjorth s. 2 f.

[74] Termen Sperrfunktion används av t.ex. Helm i Festschrift Hefermehl s. 67 f. och Koller i TranspR 1994 s. 181.

ningsmekanismen på detta sätt stor betydelse för en säljares möjligheten att utnyttja stoppningsrätten under godstransporten.

11.5 Förfoganderättens olika beståndsdelar

Förfoganderätten är inte en enhetlig rätt utan vilar på olika delmoment. Samtliga dessa kan sägas verka i samma riktning. Som gemensam nämnare har de att göra med modifieringar av det ursprungliga fraktavtalet.[75] Jag skall något beröra vad som brukar räknas till förfoganderätten under en godstransport i de följande underavsnitten.

11.5.1 Förfoganderätt vid sjötransporter

Förfoganderätten under en sjötransport är lite olika utformad beroende på vilken transportform som används. Det är därför nödvändigt att beröra samtliga olika befraktningsmöjligheter.

(i) Förfoganderätt under ett certeparti

De bestämmelser som ges i 14 kap. sjölagen innehåller en rad regler som innebär att det inbyggt i befraktningsavtalet finns möjlighet för en befraktare att råda över godset under transporten. Mot bakgrund av att befraktningsrätten i huvudsak riktar sig mot själva transportmedlet, har reglerna fått en lite speciell utformning. Det kan därför inte omedelbart sägas att befraktaren har förfoganderätt över godset under transporten. Däremot blir följden av att befraktarens förfogande över skeppet att han eller hon indirekt kan sägas förfoga också över godset.

Den klaraste befogenhet som förfoganderätten ger befraktaren vid befraktningsavtal är nominering av resan samt av lastnings- och lossningshamn. Sjölagen innehåller endast fragmentariska regler i frågan och för resebefraktning saknas regler om förfoganderätt helt och hållet. Omfattande bestämmelser tas därför in i certepartierna. Däremot finns det en regel i 14 kap. 8 § (328) sjölagen som anger att befraktaren har rätt att välja lastnings- och lossningshamn för det fall avtalet ger honom denna rätt. Vidare kan konstateras att befraktaren även utan uttryckligt stöd i certepartiet har möjlighet att anvisa lastnings- och lossningshamn. Detta framgår av 14 kap. 9 § (309) jämförd med 23 § (343) sjölagen.[76]

---

[75] Grönfors, Fraktavtalet s. 59 och Utgaard s. 57.

[76] I *Briggen Amazon* ND 1923 s. 33 (SH) ges exempel på klausuler beträffande val av lossningshamn. Certepartiet föreskrev att befraktaren skulle nominera lossningshamn senast viss tid. Försening med nomineringen en dag ansågs ringa och certepartiet kunde inte annuleras av bortfraktaren.

Beträffande tidsbefraktning innehåller lagen ett stadgande om resans utförande som betecknas som befraktarens förfoganderätt. Regeln finns upptagen i 14 kap. 58 § (378) sjölagen. Den innebär att bortfraktaren är skyldig att utföra de resor som befraktaren i enlighet med avtalet begär. Således kan man konstatera att befraktaren har en möjlighet att förfoga över lasten genom att lämna anvisningar om hur resan skall utföras.

Om man vänder sig till certepartirätten finner man att förfoganderätten i stort sett är reglerad beträffande resecertepartier för tankfart.[77] Således finns regler upptagna i t.ex. ASBATANKVOY och SHELLVOY 4. I det senare certepartiet finns regleringen intagen i klausul 22. Den innebär att befraktaren, efter lastnings- eller lossningsställen har blivit nominerade, kan ändra dessa i den mån certepartiet ger befraktaren sådan rätt.

Det förekommer också individuellt utformade klausuler som innebär att befraktaren har en option på att nominera lossningshamnar. Ett exempel på en sådan finns upptagen i rättsfallet *The Jasmine B* [1992] Lloyd's Rep. 39. I fallet fanns följande klausul intagen i certepartiet.

> Nothwithstanding anything else to the contrary in this charter party and notwithstanding what loading and/or discharge ports may have been nominated and bills of lading issued, charterer shall have the right to change at any time its nomination of the loading and/or discharging ports in accordance with Part 1 of the charter party.

Michelet har i sin handbok om tidsbefraktning[78] konstaterat att det sällan står att finna några liknande klausuler i tidscertepartierna. Han anger att det möjligen beror på att omdirigeringar tillämpas i så stor omfattning att det förutsätts att befraktaren har denna möjlighet. Man skall dock uppmärksamma att denna rätt kan vara begränsad enligt de särskilda certepartierna.[79]

Även om omdirigeringsrätten enligt ett certeparti kan vara viktig, förekommer sällan tvister enbart beträffande detta tema. De problem som uppstår är när konossement utställts under ett certeparti. I konossementen anges i princip alltid en lossningshamn och frågan blir då om befraktaren kan ändra denna hamn.[80]

(ii) Förfoganderätten under ett konossement bestäms av dokumentets representativa funktion

Om ett konossement utställts för transporten gäller särskilda regler för förfoganderätten. Utgångspunkten för förfoganderätten under ett konossement är att detta dokument skall fungera som en symbol eller

---

[77] Michelet s. 389.

[78] Michelet s. 390 som också tycks mena att det inte föreligger någon rätt för befraktaren att omdirigera, i vart fall inte om konossement utställts.

[79] Se t.ex. klausul 13 SHELLTIME 4.

[80] Se vidare om detta problem Michelet s. 389-394.

representant för godset. Symbolfunktionen har kommit till uttryck i reglerna genom att godset skall utlämnas endast mot återställande av konossementet. Denna förutsättning kompletteras av en andra förutsättning, nämligen att godset skall ha kommit fram till bestämmelseorten. För det fall lasten inte kommit fram till bestämmelseorten kan inte konossementet ha samma funktion. Hur skulle man då lösa förfoganderätten?

Den förklaring som givits under årens lopp beträffande förfoganderätten under transporten innan godset kommit till bestämmelseorten bygger på grundtanken att konossementet endast reglerar förhållandet mellan transportören och mottagaren.[81] Det fanns därför inte något behov av att reglera andra aspekter knutna till konossementet.

De regler som kom att inflyta i 99 § andra stycket 1864 års sjölag var därför ensidiga. För att godset skulle lämnas ut på annat ställe än bestämmelseorten krävdes att alla exemplar av konossementet uppvisades. Bestämmelsen gav uttryckligen innehavaren en rätt att *få ut godset på annat ställe* än bestämmelseorten. På samma sätt utformades reglerna också i senare lagar.[82] Numera finns reglerna 13 kap. 52 § (302) sjölagen. Emellertid har inte lagrummet haft en sådan formulering att det uppfattats så att det inskränker andra förfoganden. I enlighet med vad som gäller inom övriga transportsätt har förfoganderätten uppfattats så att den omfattar även andra åtgärder såsom *omdestinering av godset* och *mellanlagring*.[83]

(iii) Om fraktsedel utställts anger lagen en möjlighet att anvisa en ny mottagare

Regler om fraktsedlar har åter tagits upp i sjölagen.[84] Formuleringen av innehållet av förfoganderätten har dock fått en annan utformning än vad som gäller för konossement. Reglerna framgår av 13 kap. 58 § (308) andra stycket sjölagen. Enligt dessa regler får avsändaren, även sedan fraktsedel har utfärdats, bestämma att godset skall *lämnas ut till någon annan* än den mottagare som anges i dokumentet.

Enligt lagtexten föreligger endast möjlighet till förfogande beträffande annan mottagare. Enligt min mening skall dock inte heller i denna situation formuleringen ges en inskränkt betydelse. Avsändaren har också möjlighet att förfoga på annat sätt om det ligger inom ramen för vad som kan betraktas som förfoganderätt på samma sätt som när konossement utställts. Samma synsätt framkommer i förarbetena där det också anges att förfogandet kan omfatta att *transporten avbryts*.[85]

Som en jämförelse kan här anföras CMI:s regler för sjöfraktbrev. I artikel 6 av dessa regler har man uttryckt det innehåll som förfoganderätten

---

[81] Betänkande 1887 s. 122.

[82] 142 § 1891 års sjölag och 157 § i samma lag efter 1936 års ändringar.

[83] Så t.ex. Grönfors, Godsbefordran s. 314.

[84] Se avsnitt 10.4.1.

[85] SOU 1990:13 s. 167 och prop. 1993/94:195 s. 260.

har genom att säga att avsändaren "shall be the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage". Här är alltså innehållet definierat på en generell nivå och innefattar skilda element av förfoganderätten.

(iv) Förfoganderätt även om inget dokument utställts

Det förtjänar att nämnas att förfoganderätt också måste antas föreligga vid sådana transporter som sker utan att något dokument utställts. Innehållet i förfoganderätten får då anses vara den allmänna befogenhet som finns inom det förfoganderättsliga området.

11.5.2 Innehållet av förfoganderätten vid andra transportsätt

De åtgärder som kan åstadkommas med hjälp av förfoganderätten vid *järnvägstransporter* räknas upp i de olika regelverken. Tidigare var andra åtgärder än de uppräknade inte tillåtna.[86] Utvecklingen har emellertid gått till att öppna den slutna uppräkningen. Uppräkningen i artikel 30 CIM 1980 innehåller följande åtgärder som avsändaren kan förordna om. Avsändaren kan förordna att godset skall återlämnas på avsändningstationen, att godset skall stoppas under vägen, att utlämning av godset skall uppskjutas, att godset skall lämnas ut till annan än den angivne mottagaren, att utlämning skall ske på annan station än som angetts i fraktsedeln, att godset skall återsändas till avsändningsstationen, att efterkrav skall påläggas, att efterkrav skall höjas, minskas eller återkallas samt att avsändaren skall betala kostnaderna. Till detta kommer att åtgärder enligt internationella tariffer kan förbjudas eller medges.

Enligt järnvägstrafiklagen gäller en uppräkning som är väsentligt kortare än den i CIM 1980. Uppräkningen omfattar endast avbrytande av resan samt utlämnande vid en annan station eller till en annan mottagare. Emellertid tillfogas som slutfras att avsändaren kan förändra avtalet "genom annan liknande anvisning". Regeln framgår av 12 § första stycket järnvägstrafiklagen.[87] Detta innebär att man öppnat uppräkningen. Den enda begränsning som finns är att den skall likna de redan uppräknade.

Däremot verkar det som om fraktföraren velat sluta listan genom normalvillkoren SJF 601. Den uppräkning som förekommer där lämnar inte

[86] Se artikel 21.3 CIM 1970 och 71 § 1 mom. sista meningen 1925 års järnvägsstadga. Dock kunde en utvidgning ske enligt järnvägens tariffer eller om järnvägen särskilt medgivit det. Regleringen medförde oklarhet vad som egentligen avsågs, Nánássy s. 407, Wick s. 197, Hjorth s. 25, Spera s. 30.11(18) och Meyer-Rehfueß s. 223.

[87] Den hade sin föregångare i 46 § 1966 års järnvägsstadga.

möjlighet till ytterligare förordnanden utanför uppräkningen. Uppräkningen framgår av punkt 3.2 bilaga 2 normalvillkoren SJF 601. I och med att järnvägstrafiklagen går längre menar jag med hänsyn till lagens tvingande karaktär, att man inte genom normalvillkoren kan begränsa de befogenheter som tillkommer transportkunden. Så länge den begärda åtgärden någorlunda motsvarar ett normalt förfogande kan inte fraktföraren vägra utföra begäran.[88]

Från att ha varit relativt begränsad till sitt innehåll har avsändarens förfoganderätt vid järnvägstransporter blivit alltmer generell. Den innefattar numera olika typer av förfoganden.

Den uppräkning av förfoganderättens innehåll vid *flygtransporter* som finns i artikel 12 Warszawasystemet har funnits med från den första konventionen från år 1929. I artikel 12(1) Warszawasystemet, 12 § första och andra stycket luftfartslagen och artikel 7.2.1 IATA:s godsbefordringsvillkor räknas följande möjligheter upp.

Avsändaren har möjlighet att lämna anvisningar om förfogande som innebär att avsändaren återfår godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, godset stoppas under resan vid någon landning, utlämna godset till någon annan än den nämnda mottagaren samt återsända godset till avgångsflygplatsen.

Någon närmare kommentar till punkterna är inte nödvändig i detta sammanhang.[89] Däremot kan man fråga sig om uppräkningen är sluten i meningen uttömmande eller om den är exemplifierande. Texten i de olika luftfrakträttsliga regelverken framstår utan omgivande kontext som en sluten uppräkning. I de svenska förarbetena till de nationella regler kan man inte heller spåra några tecken på att uppräkningen skulle vara annat än sluten.[90] Vid utarbetandet av Warszawakonventionen diskuterades frågan. Det framlades förslag som innebar att man skulle uppfatta de fyra punkterna som exempel på förfoganden. Detta förkastades dock mot bakgrund av att man knappast kunde tänka sig andra möjligheter att förfoga än de fyra uppräknade.[91] Mot denna bakgrund är det klart att uppräkningen inte endast är exemplifierande utan sluten. Inga andra typer av förfoganden än de uppräknade skall godtas.[92] Trots denna slut-

---

[88] Genom den senaste revisionen av CIM har man tagit steget fullt ut. I de nya reglerna tillåts avsändaren förfoga eller ändra på fraktavtalet genom senare order. I artikel 18(1) CIM 1999 har man därefter använt frasen att "avsändaren särskilt får anvisa fraktföraren" och sedan kommer en uppräkning av fyra punkter som motsvarar punkterna a) till e) uppräkningen ovan (punkt a) och b) har sammanfogats i CIM 1999). Således är uppräkningen inte sluten utan endast exemplifierande. Reglerna har utformats med artikel 12(1) CMR som förebild. Se ZintEisenb. 1999 EB CIM artikel 18(2) s. 388.

[89] Se vidare Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 2-7.

[90] NJA II 1938 nr 5 s. 324 ff.

[91] Procès-Verbaux II s. 134.

[92] Uppräkningen är utformad på samma sätt i artikel 13 av Montrealkonventionen.

> na uppräkning har man hävdat att reglerna skall ges en generös tolkning.[93] Det förefaller enligt min mening som om det skett en viss påverkan från de övriga transportslagen. Denna utveckling kan jag inte uppfatta annat än som positivt. Det sagda belyses av rättsfallet ZLW 1989 s. 368 (BGH). *Bundesgerichtshof* kom här fram till att man kunde konstruera sista punkten i uppräkningen om återsändande av godset till avgångsflygplatsen till att också omfatta ett återlämnande till avsändaren. Den nämnda generösa tolkningen innebär inte att det saknas gränser för hur långt man kan gå i denna riktning.[94]

De möjligheter som finns att förfoga vid *landsvägstransporter* har angivits i både konventionen och lagen. Reglerna för landsvägstransport är uppbyggda som en exemplifierande uppräkning.[95] Texterna innehåller till en början en sats med innebörd att det är möjligt att förfoga över godset. Sedan kommer en uppräkning i tre punkter. Uppräkningen anger följande åtgärder. Förfogande får ske genom att godset skall stoppas under vägen, lämnas ut till annan än den angivne mottagaren, eller att utlämning skall ske på annan ort.

I konventionen anges att förfogandet särskilt kan avse de uppräknade åtgärderna medan man i lagen hållit sig till den gängse svenska lagstiftningstekniken att efter uppräkningen hänga på satsen "annan liknande anvisning." Den uttryckliga uppräkningen är således endast exempel på vad som kan vidtas.

11.5.3 Sammanfattning av förfoganderättens innehåll

Mot bakgrund av den ovan genomförda genomgången kan förfoganderättens innehåll sammanfattas och generaliseras.

De beståndsdelar som brukar räknas till förfoganderätten är att den berättigade kan:

- låta lossa lasten sedan den lastats på avsändningsorten,
- stoppa hela transporten,
- låta lägga upp lasten till förvaring,

---

[93] Lødrup 2 s. 138, Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 7 och Meyer-Rehfueß s. 251.

[94] Lødrup s. 138, Guildimann s. 71, Meyer-Rehfueß s. 252, Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 7 och Goedhuis s. 135. Det anses allmänt att avsändaren inte kan begära att godset sänds vidare till en bestämmelseflygplats som inte finns på ursprungliga rutten. Vidare kan avsändaren inte begära att godset vidarefraktas med en annan fraktförare eller ett annat transportmedel. Slutligen har man ansett att avsändaren inte kan begära att godset lämnas ut vid en flyghamn som inte är nämnd i flygfraktsedeln, även om den ligger utefter den ursprungliga rutten. För det fall en anvisning från avsändaren avser en åtgärd som faller utanför uppräkningen av de fyra punkterna kan avsändaren vägra att utföra anvisningen. Det har dock hävdats att fraktföraren normalt fullföljer även en sådan anvisning.

[95] Se artikel 12(1) CMR och 17 § första stycket vägtransportlagen,

- omdirigera transporten, samt
- beordra utlämnande av lasten till annan än den som angivits från början.

De uppräkningar som rör särskilda tjänster som fraktföraren kan ta på sig, t.ex. utlämna godset mot vissa betalningsuppdrag, bör inte ses som förfoganderättsliga åtgärder. Dessa förutsätter nämligen särskilt avtal och kan ingås när som helst.

Uppräkningen av åtgärder om förfogande skall inte uppfattas som fullständig. Beroende på vilket angreppssätt man väljer kan olika moment hänföras till eller hållas utanför förfoganderättens område. Emellertid måste en uppräkning som den ovan begränsas på något sätt även om uppräkningen inte kan uppfattas som uttömmande. I det följande skall några klargöranden göras där förhållandet till närliggande rättsfigurer diskuteras.

11.6 Begränsningar av förfoganderätten

Hur begränsas förfoganderätten? De olika moment som ingår i uppräkningarna beträffande förfoganderättens beståndsdelar kan kopplas till läran om *ejusdem generis*. Denna i Sverige något undanskymda rättsfigur[96] innebär att en uppräkning som inte är uttömmande ändå begränsas till sådana förhållanden, objekt eller fakta som kan sägas vara besläktade med dem i uppräkningen. Det finns således utrymme för ytterligare möjligheter att förfoga under en transport än de uppräknade, men vissa avgränsningar måste också göras. Till läran om *ejusdem generis* kommer också vissa allmänna begränsningar som följer av fraktavtalet.

11.6.1 Förfogandets begränsning genom hävningsinstitutet

Förfoganderätten är inte ett sätt för fraktförarens motpart att komma ifrån fraktavtalet. För detta finns regler om hävning av avtalet. Förfoganderätten är inte obegränsad utan har samma inskränkningar som hävning av avtalet. Fraktföraren har således ingen skyldighet att följa en förfogandeanvisning från avsändaren eller mottagaren om det skulle visa sig gå utöver vad avtalet föreskriver. Genom anvisningen om förfogandet kvarstår fraktavtalet som innan anvisningen endast med ändring av de delar förfogandet avser.

---

[96] Se dock användningen i fallet *Tsesis* ND 1983 s. 1 (SH).

11.6.2 Förfogande och transportavtalets fortbestånd

Förfoganderätten innebär att en part har rätt att ensam ändra vissa delar av avtalet. Denna rätt skall ses i motsats till de tillfällen då båda parter gemensamt ändrar det ingångna avtalet. Det senare hänför jag inte till förfoganderätten och de särskilda reglerna kring förfoganderätten kommer inte till användning.

> I fallet TranspR 1994 s. 444 (OLG Hamburg) har denna syn bekräftats. I fallet hade det utställts ett fraktbrev där bestämmelseorten angetts vara Hamburg. I en senare klausul hade det angetts att avsändaren skulle lämna närmare dispositionsanvisningar vid tysk-österikiska gränsen. Sedan avsändaren efter gränsen disponerat över lasten genom att ange en annan bestämmelseort uppkom fråga om detta var ett förfogande. Domstolen fann att den senare klausulen inte kunde anses falla in under förfogandemöjligheterna enligt artikel 12 CMR. Emellertid förelåg inte något hinder att godta dispositionen eftersom den kunde betraktas som ett nytt transportavtal.

Det kan dock inte undvikas att särskilda svårigheter kan uppkomma när parterna har ett gemensamt intresse att undvika att genomföra det ursprungliga avtalet. Om man i detta läge skall uppfatta saken som ett ensidigt agerande från ena parten eller som ett konkludent godkännande från motparten är ofta en delikat avvägning.

11.6.3 Begränsningar angivna i regelverken

Av sjölagen framgår inga uttryckliga begränsningar beträffande förfoganderättens omfång. Allmänna principer måste därför tillämpas varvid det i första hand blir hävningsinstitutet som anger den yttre ramen för förfogandet. En jämförelse med andra transportsätt är också att rekommendera för sjötransporterna.

Inom andra transportslag har vissa begränsningar särskilt angivits i regelverken. En första begränsning beträffande möjligheten att förfoga över godset under transporten är att förfogandet *inte får leda till att lasten delas* genom förfogandet.[97] Principen är enkel att förstå. Det är inte praktiskt möjligt att under pågående transport börja att lasta eller packa om gods som redan sänts iväg.

> Det har hävdats att det beträffande *lufttransporter* skulle vara möjligt att förfoga över endast en del av sändningen.[98] Enligt min mening måste det framstå som

---

[97] Reglerna framgår för järnvägstransporterna av artikel 30(1) sista stycket och 31.1 tredje stycket CIM 1980, artikel 19(4) CIM 1999 och 12 § andra stycket första meningen järnvägstrafiklagen. För lufttransporter saknas stadgande i regelverket medan det för landsvägstransporter finns vissa regler i 12.5 CMR och 18 § andra stycket vägtransportlagen.

[98] Abraham I Art. 12 Rn. 12.

tveksamt om en avsändare skulle kunna förfoga över en del av sin egen sändning utan att skada andra avsändares intresse. Detta särskilt mot bakgrund av den nyare samlastningstekniken i containrar och liknande. Det har dock hävdats att det inte föreligger något hinder mot att lasta av en hel försändelse för att dela upp den i flera olika och på detta sätt få till stånd delförfoganden.[99] Det skall också uppmärksammas att såväl IATA:s som t.ex. SAS:s godsbefordringsvillkor[100] föreskriver att förfogandet måste avse hela försändelsen. På detta sätt har man undvikit den osäkerhet som föreligger enligt konventionen och lagen.

Beträffande *landsvägstransporter* har hävdats att huvudsyftet med begränsningen är att hindra möjligheten att dela gods som sänts under ett fraktbrev.[101] Detta har dock motsagts av flera kommentatorer.[102] Skulle lastbilen lastats på ett sådant sätt att flera fraktbrev finns för lasten kan kraven på förfogande bli alltför omfattande. Fraktföraren kan emellertid använda sig av de nedan behandlade reglerna om hinder i den normala verksamheten eller omöjlighet.[103]

Ytterligare en omständighet som fritar fraktföraren från att utföra en order om förfogande är att den skulle störa den *normala driften* eller befordringen av annan avsändares eller mottagares sändning.[104] Normalt sett kan man säga att så är fallet när det uppkommer förseningar under transporten genom utförande av förfogandeordern.[105] Det kan uppstå tveksamhet vad som avses med avsändare och om detta också innefattar andra än avsändare för den aktuella transporten. Inom litteraturen omfattar de flesta åsikten att det endast är avsändare för den aktuella befordringen som åsyftas.[106]

Det har med rätta hävdats att det inte allmängiltigt går att fastställa när någonting stör den normala utövningen av fraktförarens verksamhet.[107] Enligt de svenska texterna talas om att förfogandet inte får leda till skada. Denna term diskuterades när reglerna införlivades i svensk rätt.[108] Man valde att hålla sig så nära konventionstexten som möjligt trots att det kunde uppfattas som ett för strängt krav. Det rekommenderas dock en inte

---

[99] Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 15.

[100] Artikel 7.1 i båda villkoren.

[101] Loewe i ETL 1976 Rn. 123, Temme i Thume Art. 12 Rn. 28och Regnarsen s. 114.

[102] Hill & Messent para. 5.5 och Clarke s. 93.

[103] Clarke s. 93 och Pesce i Theunis s. 167.

[104] Reglerna framgår beträffande järnvägstransporter av artikel 32(1)(b) CIM 1980, artikel 19(3) CIM 1999 och 12 § andra stycket första meningen järnvägstrafiklagen. För lufttransporter framgår reglerna av artikel 12(3) Warszawasystemet och 9 kap. 12 § första stycket sista meningen luftfartslagen.

[105] Rosenthal s. 139 fotnot 1, Jensen s. 108, Spera s. 32.4(6) och Nánássy s. 455.

[106] Guldimann s. 73, Müller-Rostin i TransportR 1989 s. 1, Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 13 och Meyer-Rehfueß s. 254.

[107] Prop. 1974:33 s. 90.

[108] NJA II 1938 s. 325.

alltför sträng tolkning av uttrycket.[109] Emellertid kan inte varje störning leda till att fraktföraren skall ha rätt att avböja en anvisning. Det krävs att anvisningen medför mera allvarliga störningar än bara extra pappersarbete för fraktföraren.[110] Ett förfogande som innebär att ett transportmedel som annars skulle få last i stället får gå tom på återresan, med åtföljande inkomstbortfall, skulle möjligen kunna betraktas som ett hinder i den normala verksamheten.[111] Emellertid kan detta fall liksom andra fall där fraktföraren förlorar intäkter lika gärna kunna godtas eftersom fraktföraren har rätt till ersättning för det arbete som förfogandet orsakar.[112]

Det kan inte begäras att fraktföraren utför en anvisning om förfogande om det inte är *möjligt eller rimligt att utföra anvisningen.*[113] Med omöjlighet brukar man hävda att det skall vara fråga om objektiv omöjlighet.[114] Om hindret är faktiskt eller rättsligt är utan betydelse. Däremot får det inte vara fråga om subjektiva bedömningar från fraktförarens sida.[115] Vad som främst avses är att ett meddelande måste lämnas till den som skall utföra anvisningen i sådan tid att det går att förbereda förfogandet.[116] I förarbetena till den svenska lagen lämnas exempel på detta och det förs en viss diskussion kring problemen.[117]

> *Exempel:* Avsändaren begär att godset skall lastas av vid avsändningsstationen. Har transporten med sändningen redan lämnat avsändningsorten kan anvisningen inte följas. Vidare kan man tänka sig att avsändaren ger en order om att stoppa transporten vid en viss punkt under transporten. Om denna punkt redan passerats behöver ordern inte följas av fraktföraren.[118]

Emellertid måste man skilja mellan transportsätt där det finns fasta stationer eller hamnar och sådana som inte är beroende av sådana anordningar. Vidare har möjligheterna att kommunicera med kaptenen eller föraren

---

[109] Hjorth s. 50 som stöder sig på NJA II 1938 s. 326. Se också Guldimann s. 73.

[110] Loewe i ETL 1976 Rn. 122, Temme i Thume Art. 12 Rn. 23 och Hill & Messent para. 5.5.

[111] Maccarone i Theunis s. 74. Exempel finns också Clarke s. 93.

[112] Maccarone i Theunis s. 74, Clarke s. 93, Herber & Piper Art. 12 Rn. 32 och Meyer-Rehfueß s. 145.

[113] Regler som begränsar fraktförarens skyldigheter framgår för järngvägstransporternas del av artikel 32(1)(a) CIM 1980, artikel 19(3) CIM 1999 och 12 § andra stycket sista meningen järnvägstrafiklagen. Något direkt stadgande om detta finns inte för lufttransporternas del, men det framgår indirekt av föreskriften om att fraktföraren måste underrätta avsändaren om att det är omöjligt att utföra förfogandeanvisningen vilka finns i artikel 12(2) Warszawasystemet och 9 kap. 12 § tredje stycket sista meningen luftfartslagen, se vidare Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 20.

[114] Temme i Thume Art. 12 Rn. 22 och Meyer-Rehfueß s. 145.

[115] Meyer-Rehfueß s. 145.

[116] Spera s. 32.4(5) och Nánássy s. 455.

[117] Prop. 1974:33 s. 90.

[118] Exemplen från Jensen s. 108, Spera s. 32.4(5) och Nánássy s. 455.

ökat genom t.ex. mobiltelefoner så att det numera går att få fram meddelanden utan problem.[119]

Andra mindre viktiga begränsningar finns också upptagna i järnvägsrätten. Vid internationella transporter behöver förfogandet inte utföras om det skulle medföra att fraktföraren utförde en handling i *strid mot lag*. Särskilt avses här tullagstiftning.[120] Det är rimligt att en sådan begränsning också kan anses gälla i fråga om andra transportsätt.

Slutligen har fraktföraren vid järnvägstransporter en uttrycklig möjlighet att underlåta att utföra ett förfogande om *kostnaden skulle överstiga godsets värde*.[121] En motsvarande bestämmelse har inte upptagits i CIM 1999 eller vid andra transportsätt. Praktiska situationer där förfogandet överstiger godsets värde är svåra att tänka sig. I de flesta fall skulle begränsning kunna uppnås genom tillämpning av reglerna om skada för fraktföraren. Om sådan situationer skulle uppstå får fraktföraren säkra sitt krav på ersättning för förfogandet i annan form.[122]

Sammanfattningsvis kan konstateras att reglerna om begränsningen av vad som faller in under förfoganderätten är något olika utformade för de olika transportsätten. Genom en generalisering till allmänna transporträttsliga principer och hävningsinstitutets verkningar kommer man till i stort sett liknande sakligt resultat för samtliga transportsätt. Förfoganderätten under transporten får därför en relativt enhetlig utformning.

11.6.4 Bevisfrågor angående tillåtet innehåll i anvisningen

Bevisfrågorna kring förfoganderätten följer allmänna regler om bevisbörda. Utgångspunkten torde vara att den som begär ett förfogande har att visa att förutsättningarna för detta föreligger.[123]

> I fallet ETL 1985 s. 349 (BGH) hade handväskor transporterats från Tyskland till Belgien. Väskorna hade kommit till fraktförarens samlastningsstation i Tyskland. Avsändaren gav då order om att inte sända iväg dem. I alla händelser sändes godset vidare och utlämnades till mottagaren som också var en insolvent köpare. I fallet uttalade *Bundesgerichtshof* att bevisbördan för det tillåtliga i anvisningen skulle ligga på den som ville utnyttja förfoganderätten. Detta låg i att reglerna tillkommit för att skydda fraktförarens intresse.[124]

---

[119] Waldersten s. 90.

[120] Denna bestämmelse framgår av artikel 32(1)(c) CIM 1980, artikel 19(3) CIM 1999.

[121] Se artikel 32(1)(c) CIM 1980. En motsvarande bestämmelse har inte upptagits i CIM 1999. Se vidare ZintEisenb. 1999 EB CIM artikel 19 s. 389 f.

[122] Om säkerhet för fraktkrav vid järnvägstransporter se avsnitt 15.2.2.

[123] ETL 1985 s. 349 (BGH).

[124] Prop. 1974:33 s. 90.

Med hänsyn till att förfoganderättsreglerna innebär ett skydd fraktföraren kan det tyckas motiverat att placera bevisbördan också för att det föreligger begränsning i förfoganderätten på den som begär att få förfoga.[125] Jag skulle dock vilja påstå att det skulle föra för långt att låta en avsändare visa att det inte föreligger någon omöjlighet eller att förfogandet inte hindrar fraktförarens normala verksamhet.[126] Att fraktföraren åläggs bevisbördan för dessa omständigheter motverkar inte reglernas karaktär av skydd för fraktföraren. En sådan ordning stämmer väl med svensk bevisteori i övrigt[127] där bevisbördan ofta placeras hos den part som lättast kan ta fram bevisning om saken.[128] I nordisk rätt har inte frågan avgjorts uttryckligen såvitt jag känner till.

11.7 Är mottagaren förfogandeberättigad?

Framställningen hittills har utgått från att det är avsändaren som är berättigad att förfoga. Detta grundar sig på det grundläggande avtalsmönstret för transportavtalet. Det är avsändaren som är fraktförarens motpart. Det är således avsändarens anvisningar som fraktföraren skall följa i första hand. De olika transporträttsliga regelverken är också uppbyggda efter detta mönster. Det innebär att säljaren har möjlighet att förfoga över godset under transporten endast för det fall denne också är avsändare. En annan fråga är om mottagaren kan få förfoganderätt under transportavtalet. Här måste skiljas något mellan olika situationer.

Om man som jag gör betraktar transportavtalets utlämningslöfte som grunden för hela förfoganderätten är det naturligt att hävda att mottagaren har förfoganderätt i vart fall senast när godset på bestämmelseorten skall lämnas ut. Det är ju mottagaren som i detta skede av transporten förfogar över huruvida godset skall lämnas ut. Detta sker genom att mottagaren tillåts träda in i avtalet som en självständig avtalspart.[129] Under sådana förhållanden kan det inte råda någon tvekan om att också mottagaren principiellt sett kan förfoga över godset under transporten.

Vidare kan man genom avtal få till stånd en övergång av förfoganderätten på ett långt tidigare stadium än då godset kommit fram till bestämmelseorten.[130] Det kan då invändas att en sådan tillskapad rätt inte innebär att mottagaren ensidigt tillagts någon förfoganderätt under trans-

---

[125] Maccarone i Theunis s. 73.

[126] Clarke s. 91 anser att bevisbördan är tveksam.

[127] Ekelöf IV s. 83 ff. och 88.

[128] Temme i Thume Art. 12 Rn. 70, med hänvisningar till tysk bevisrätt.

[129] Se t.ex. Wick s. 205.

[130] Avtalsfriheten i detta avseende behandlar jag i avsnitt 11.8.5.

porten.[131] Detta stämmer i och för sig, men när rätten väl tillskapats måste ju den fyllas med något innehåll. Mottagaren måste under sådana förhållanden ha samma möjlighet att förfoga som avsändaren.

Trots de anförda skälen har det framförts tveksamhet beträffande mottagarens möjlighet att förfoga under transporten. Tveksamheten har visat sig både i litteraturen[132] och i vissa förarbetsuttalanden.[133]

> Beträffande landsvägstransporter kan nämnas att lagtexten och texten i konventionen i stort sett följer varandra när det talas om att avsändarens förfoganderätt "upphör" vid ett visst givet tillfälle. Däremot kan man genom den danska texten, som talar om att förfoganderätten "går over", mycket enkelt dra slutsatsen att det är fråga om samma förfoganderätt oavsett vem som är innehavare till den.[134] Vid de nordiska överläggningarna var frågan uppe och från svensk sida hävdades att mottagarens rätt var mera begränsad och endast hänförde sig till utlämnandet av godset.[135] Detta ställningstagande reagerade Lagrådet på vid sin granskning av förslaget. Lagrådet var av den bestämda uppfattning att mottagarens förfoganderätt var mera inskränkt än den avsändaren har.[136] På grund av det anförda menade Lagrådet att lagtexten måste utformas på ett sätt som framhävde de riktiga förhållandena. Departementschefen avstod dock från att införa de av Lagrådet efterfrågade förtydligandena eftersom lagtexten lämpligen borde utformas i anslutning till konventionstexten om inga sakliga skillnader avsågs.[137]
>
> I den svenska järnvägstrafiklagen finns inte upptagen någon uttrycklig rätt för mottagaren att förfoga över godset. Vid lagens tillkomst fördes dock en diskussion beträffande detta.[138] Det konstaterades att en regel som innebar att fraktförarens skulle följa mottagarens anvisningar sedan avsändarens rätt upphört inte skulle införas. Detta konstaterades trots att det i 12 § vägtransportlagen, artikel 12 CMR och artikel 31(4) sista stycket CIM 1980 har en sådan regel. Enligt förarbetena gav dessa stadganden enbart anledning till oklarhet beträffande mottagarens rätt. Det framgick också att fraktföraren och mottagaren ändå måste samarbeta för att slutföra transporten eftersom mottagaren inträtt i avtalet. Jag ställer mig frågande till uttalandet. Jag kan inte på ovan anförda skäl se annat än att mottagaren kan ge anvisningar till fraktföraren också vid nationella järnvägstransporter som denne har att genomföra. Det förhållandet att det i 18 § järnvägstrafiklagen anges att mottagaren skall tillfrågas för det fall avsändarens förfoganderätt upphört pekar också på att mottagaren skulle ha rätt att förfoga. Förutsättningarna skulle i de fall förfogande sker vara desamma som för avsändaren. Den eventuella tvekan som

---

[131] Meyer-Rehfueß s. 245.

[132] Spera s. 30.19(34), Rosenthal s. 142, Nánássy s. 425, Hjorth s. 54 och Meyer-Rehfueß s. 245.

[133] Prop. 1974:33 s. 46 och 88.

[134] Regnarsen s. 109.

[135] Denna inställning framgår av prop. 1974:33 s. 46 och 88. Waldersten s. 88 f. tycks vara av samma mening.

[136] Prop. 1974:33 s. 182 f.

[137] Prop. 1974:33 s. 191.

[138] Se för det följande SOU 1980:37 s. 251 f.

följer av lagen har man tydligen velat undanröja genom föreskrifter i normalvillkoren. Här uttalas klart att mottagaren inte har rätt att ändra befordringsavtalet. Detta framgår av punkt 3.3. bilaga 2 normalvillkoren. Ett sådant avtal kan dock inte beröva avsändaren eller mottagaren några rättigheter annat än då det är fråga om särskilt gods. Detta framgår av 1 kap. 2 § järnvägstrafiklagen. Skulle antagandet om att mottagaren kan ändra befordringsavtalet enligt lagen godtas, kan heller inte föreskriften i normalvillkoren vara riktig.

Genom att ett synsätt som grundar sig på utlämningsmekanismen också skapar rättigheter under avtalet för mottagaren är det svårt att se att mottagarens förfoganderätt på ett principiellt plan skulle vara annorlunda än avsändarens rätt. Som jag ser det är det onödigt att tala om att förfoganderättens innehåll är konstruerat på olika sätt beroende på om avsändare eller mottagare för tillfället innehar den. Att mottagarens rätt *de facto* kan vara mera begränsad eller att förutsättningarna kan skilja sig beroende på vilket läge förfoganderätten för mottagaren uppstår är inte avgörande för den principiella frågan.[139]

11.8 När avsändarens rätt att förfoga över godset under transporten upphör

I detta avsnitt undersöker jag när avsändarens rätt att råda över godset under transporten upphör. I förhållande till stoppningsrätten uppkommer inte några problem så länge säljaren också har förfoganderätt över lasten. Har säljaren som avsändare förlorat sin förfoganderätt är det däremot i praktiken mycket svårt att utöva den köprättsliga stoppningsrätten.

Övergången av förfoganderätten under godstransport varierar med transportslag och transportdokument. Således måste framställningen i viss mån inriktas på att beskriva särskilda detaljer i varje transportslag. Dessutom skiljer sig förfoganderättens övergång från sådana fall där godset är under transport och sådana där det kommit fram till bestämmelseorten.

11.8.1 Överlämnande av konossement

Förfoganderätten under en sjötransport för vilken det utställts ett konossement förutsätter att samtliga exemplar av konossementet visas upp, s.k.

---

[139] Ett exempel på att det föreligger olika förutsättningar är att mottagaren vid förfogande enligt artikel 12(2) CMR inte behöver förete fraktsedel. Däremot är detta nödvändigt enligt artikel 12(5)(a) CMR vid avtalad förfoganderätt enligt artikel 12(3) CMR. Se Clarke s. 95 som avvisar åsikten att förutsättningarna också måste vara desamma. Jfr dock Meyer-Rehfueß s. 142 ff. som behandlar både innehållet och förutsättningarna som om de vore desamma för avsändaren och mottagaren.

full set. Detta innebär att den som har samtliga exemplar kan utöva denna rätt under transporten. Säljaren som avlastare kan genom att behålla alla exemplar förhindra att någon annan disponerar över godset under transporten. Detsamma gäller för en kreditgivare som kan ställa som krav för krediten att han eller hon erhåller samtliga exemplar av konossementet. Detta är också det normala när det är fråga om att en bank skall bevilja en remburs.[140] Regelerna om samtliga exemplar har kodifierats i de nordiska sjölagarna och framgår av 13 kap. 52 § (302) andra stycket sista meningen sjölagen.

> Det kan ifrågasättas om regeln gäller endast innehavar- och orderkonossement eller om den omfattar också rektakonossementen. I lagtexten har konossementet angetts i bestämd form i andra stycket av stadgandet. I första stycket talas däremot bara om innehavar- och orderkonossement. Mot denna bakgrund skulle man kunna dra slutsatsen att andra stycket endast omfattar innehavar- och orderkonossement. Vid en närmare laghistorisk analys framgår dock att så inte var avsett. Regleringen kring bestämmelser om samtliga konossementsexemplar togs ursprungligen upp redan i 1864 års sjölag. Bestämmelsen omfattade ursprungligen endast innehavar- och orderkonossement. Emellertid anfördes inom den kommitté som utarbetade förslaget till 1891 års sjölag att det inte förelåg anledning att behandla rektakonossement annorlunda i förfoganderättshänseende.[141] Mot detta framställde Högsta domstolen invändningar under remissbehandlingen och ansåg att godset saklöst kunde lämnas ut till befraktaren mot kvitto oavsett om rektakonossementet återlämnades eller ej.[142] Den slutliga lagtexten i 141 § 1891 års sjölag avfattades i enlighet med den åsikt Högsta domstolen framfört. När sedan revisionsarbetet i samband med Haagreglerna på 1930-talat vidtog kunde den kommitté som arbetade med frågan inte ansluta sig till den utformning lagtexten fått.[143] Man ansåg att om rektakonossementen skulle få någon praktisk betydelse så måste de utformas som ett presentationspapper. Regeln i 156 § 1891 års sjölag, i dess lydelse från år 1938, utformades därför så att den omfattade samtliga former av konossement.[144]

Om innehavaren emellertid lämnar ifrån sig konossementet upphör förfoganderätten som kan stödjas på reglerna om full set. Innehav av endast ett exemplar av konossementet kan således normalt inte leda till att fraktföraren är skyldig att följa en anvisning från innehavaren så länge godset är under transport.[145]

Om konossementet utställs i flera exemplar skall det anges hur många exemplar som utställts. Detta framgår av 13 kap. 46 § (306) första stycket 8 sjölagen. Ett tag hade lagstiftaren i de nordiska länderna tyckt sig ha löst

---

[140] Se artikel 23 i ICC:s remboursregler UCP 600.

[141] Betänkande 1887 s. 106.

[142] NJA II 1936 s. 514 f.

[143] NJA II 1936 s. 514.

[144] NJA II 1936 s. 515.

[145] Däremot har innehavaren av ett exemplar rätt att få godset utlämnat på bestämmelseorten.

problemet med att man alltid måste uppvisa samtliga exemplar vid förfogande under en konossementstransport genom att följa numreringen på konossementet.[146] Den som hade lägst nummer kunde förfoga under transporten. Emellertid kom regeln att användas mycket lite i praxis. Reglerna togs bort på 1930-talet eftersom de "levt ett liv så gott som uteslutande på papperet".[147]

Inom den internationella sjöfarten växte en praxis fram som innebar att redaren gick med på att utföra konossementsinnehavarens anvisningar även om inte full set visades upp, om redaren litade på innehavaren. Detta utvecklade sig till att innehavaren kunde ställa en garanti jämte uppvisande av det enda exemplaret av konossementet. Detta bruk har kodifierats och framgår av 13 kap. 52 § (302) andra stycket sjölagen. Denna bestämmelse innebär att garantin kan ersätta kravet på samtliga exemplar, men något exemplar av konossementet måste visas upp.

Någon anvisning har inte lämnats vare sig i lagen eller förarbetena om arten av säkerheten. Praxis är inte särskilt omfattande[148] och det verkar som om garantifrågan ofta blir föremål för förhandlingar mellan parterna. Även på andra områden inom transporträtten tillämpas olika former av säkerhet för att lösa ut redaren.

> I fallet *Cheddarosten på Grøntoft* ND 1928 s. 482 (NH) hade en last utlämnats utan att konossementet uppvisats. Detta skedde mot en garanti från en bank som innebar att banken skulle stå för de följder som ett utlämnande kunde medföra. Detta avsåg utlämnande utan konossement men en motsvarande garanti vid förfogande måste onekligen anses tillfredsställande för redaren.

Garantin skall dock alltid täcka den skada som kan uppstå och vara sådan att den kan godtas av redaren. Hur detta skall beräknas kan dock leda till åtskilliga tvister.[149]

Som ett exempel på hur reglerna tillämpats i praxis kan anföras ett amerikanskt fall.[150]

> I fallet *Bless River* SMA (1984) No 1889 gick fartyget under ett PRODUCE-certeparti för en resa till Japan med återlämnande på västkusten i Mexico eller USA. När fartyget lastat stålrör och diverse styckegods, för vilka det utställts konossement, i Japan skulle hon lossa i Mexico. På grund av stora förseningar i de mexikanska hamnarna ville befraktaren omdestinera fartyget till Galveston, USA. Kaptenen vägrade emellertid att följa ordern med hänsyn till att befraktaren inte kunde uppvisa full set och inte heller hade ställt garanti. Trots

---

[146] Betänkande 1887 s. 105.

[147] Man uteslöt dock inte att numreringen kunde få betydelse även utan lagstöd. NJA II 1936 s. 511. Institutet har dock fallit i total glömska och det anförs aldrig som ett alternativ till lagens andra förutsättningar för förfogande.

[148] Ett fall som berör garantins storlek är *Cheddarosten på Grøntoft* ND 1928 s. 482 (NH).

[149] NJA II 1936 s. 156 och 339.

[150] *Bless River* SMA (1984) No 1889.

att befraktaren meddelade kaptenen att det var omöjligt att få fram alla konossementen i full set vägrade kaptenen ända till dess ett "letter of indemnity" kunde ordnas. I den efterföljande rättssaken ansågs rederiet inte ersättningsskyldigt för den försening som kaptenens handlande inneburit för lossningen.

Fallet, som förmodligen skulle fått samma utgång enligt nordisk rätt,[151] visar med all önskvärd tydlighet att kravet på att samtliga exemplar skall uppvisas upprätthålls strängt i praxis.

Sammanfattningsvis kan konstateras att avsändaren som innehavare av konossementet behåller sin förfoganderätt under transporten så länge något exemplar av konossementet behålls. Detta följer av möjligheten att ställa garanti samtidigt med att exemplaret visas upp.

11.8.2 Registrering av ny innehavare av elektroniskt konossement

Genom den särskilda ordning som utarbetats inom ramen för BOLERO-systemet saknas särskilda regler om förfogande. I stället är man hänvisad till de vanliga reglerna om vilken användare som för tillfället är innehavare av det elektroniska dokumentet enligt det centrala registret. Det är då endast denne som kan ge instruktioner beträffande godset. Vilka instruktioner som kan ges beror på innehavarens ställning i övrigt. Reglerna framgår av 3.8 BOLERO Rulebook.

Registreringen i det centrala registret motsvarar således innehavet av samtliga exemplar av papperskonossement. Endast den person som är registrerad som innehavare kan lämna instruktioner beträffande lasten. Om säljaren lämnar instruktioner om ny innehavare förlorar säljaren sin möjlighet att förfoga över godset inom systemet.

11.8.3 Överlämnande av fraktsedelns avsändardel

Som tidigare antytts har förfoganderätten vid andra transportsätt än sjötransporter knutits till dokumenten på ett annorlunda sätt än vid sjötransporter. Gemensamt för dessa andra transportsätt är att avsändarens förfoganderätt inte är kopplad så hårt till ett särskilt dokument. I vissa fall knyts dock förfoganderätten till den för avsändaren avsedda fraktsedelsdubbletten,[152] tredje exemplaret[153] eller första exemplaret.[154] För att en

---

[151] Se Michelet s. 391.

[152] Termen används vid järnvägstransporter.

[153] Termen används vid lufttransporter.

[154] Termen används vid landsvägstransporter.

fraktförare skall vara skyldig att utföra en anvisning om förfogande under godstransport från avsändaren måste denna del av fraktsedeln uppvisas.

Reglerna för *järnvägstransporter* framgår av artikel 30(2) första och andra stycket CIM 1980 såvitt angår avsändaren.[155] Den svenska järnvägstrafiklagen saknar helt föreskrifter om uppvisande av dubbletten som förutsättning för förfogande. Detta sammanhänger med att fraktsedeln enligt nationell järnvägsrätt inte längre utgör ett värdepapper i teknisk mening. I stället kan det utanför lagens område uppställas krav på att förklaringen uppfyller beviskraven, främst avsändarens och mottagarens identitet, vid eventuell tvist om förfoganderätten.

Varken enligt Warszawasystemet eller den på detta system byggda lagstiftningen innehåller någon direkt föreskrift om att avsändaren måste uppvisa avsändarexemplaret av fraktsedeln för att kunna förfoga över godset under en *flygtransport*.[156] Detta framgår dock motsatsvis av artikel 12(3) Warszawasystemet och 9 kap. 12 § fjärde stycket luftfartslagen. Där anges att fraktföraren blir skadeståndsskyldig mot innehavaren av flygfraktsedeln för det fall anvisningen följs utan uppvisande av avsändarexemplaret. I och med ändringarna enligt Montrealprotokoll 4 har samma spärrfunktion lagts till det godskvitto som kan utställas i stället för fraktbrevet. Mot bakgrund av denna reglering kan man dra slutsaten att det är avsändarexemplaret av fraktsedeln respektive godskvittot som vid lufttransporter är bärare av den så viktiga spärrfunktionen.

Vid internationella *landsvägstransporter* har förfoganderätten, liksom vid internationella järnvägs- och lufttransporter, bundits till en bestämd del av fraktsedeln. Den part som begär förfogande måste förete första exemplaret av fraktsedeln. Detta framgår av artikel 12(5)(a) CMR. Vid nationella transporter har dock inte uppställts något krav på att fraktsedeln skall uppvisas.

Eftersom det krävs att första exemplaret av fraktbrevet visas upp kan man inte nöja sig med att ge anvisningen per telefon eller telefax.[157] Inte heller torde en e-mail vara tillräcklig. Däremot kan den som förvärvar det första exemplaret inte vara säker på att erhålla förfoganderätten. Detta hänger samman med att fraktsedeln inte är ett negotiabelt dokument.[158]

---

[155] Enligt den senaste revisionen har reglerna förenklats väsentligt. Dessutom ställs samma krav på avsändaren och mottagaren. Enligt artikel 19(1) CIM 1999 krävs endast att fraktsedelsdubbletten visas upp för fraktföraren och att förklaringen om förfogandet antecknats på dubbletten, vilket numera också kan ske genom elektroniska hjälpmedel.

[156] Meyer-Rehfueß s. 256.

[157] Loewe i ETL 1976 Rn. 120, Clarke s. 91 och Temme i Thume Art. 12 Rn. 10.

[158] Som påpekats i avsnitt 10.4.3 övervägdes för lufttransporter att göra fraktsedelns innehavare till bärare av förfoganderätten men det ansågs strida mot principen att fraktsedlar inte är negotiabla dokument. Beträffande motsvarande fråga för landsvägstransporter se t.ex. Förarbeten Bagge E/ECETRANS /WP9/13 s. 9 och 10,

Kravet på uppvisande av fraktsedelsdubbletten eller motsvarande dokument har prövats i praxis vid ett par tillfällen. Ett belysande exempel på betydelsen av uppvisandet av fraktsedelsdubbletten finns att hämta i svensk praxis i *Falkenbergs järnväg II* NJA 1925 s. 1 som är från den tiden då uppvisande av dubbletten alltjämt uppställdes som krav för förfogande vid inrikes transporter med järnväg.[159] Enligt min mening bör det även kunna vara vägledande för internationella transporter.

> I *Falkenbergs järnväg II* NJA 1925 s. 1 (se också *Falkenbergs järnväg I* NJA 1920 s. 42 som rör skiljeförfarandets omfattning) drev Falkenberg järnvägs Aktiebolag en järnvägssträcka under benämningen Falkenbergs järnväg. På stationen Vessigebro utefter banan arbetade stationsinspektorn Crona. Enligt en fraktsedel utställd av järnvägen hade järnvägen som fraktförare åtagit sig att transportera ekollon till Helsingborg och utlämna dessa till angiven mottagare Haker. Godset hade från början sålts av ett Industriaktiebolag till en köpare Herrström. Denne hade i sin tur överlåtit godset till Haker, som begärt att godset skulle destineras till Helsingborg. Haker överlät i sin tur godset till Skånska Kaffeaktiebolaget. Herrström betalade inte köpeskillingen varför Industriaktiebolaget stoppade godset och hävde köpet. Sedermera sålde bolaget godset till ytterligare en annan köpare vid namn Ahlin. När vagnen med ekollon kom fram till Helsingborg anmälde sig ingen mottagare och Crona tog kontakt med Industriaktiebolaget som skriftligen begärde att godset skulle omdestineras till Ahlin. Godset utlämnades också sedermera till denne. Emellertid underlät Crona härvid att begära att Industriaktiebolaget skulle visa upp fraktsedelsdubbletten när de begärde utlämnande till Ahlin. Det visade sig senare att fraktsedeln innehades av Skånska Kaffeaktiebolaget som förvärvat ekollonen från Haker. Eftersom Kaffebolaget inte kunde få godset utlämnat begärde och fick Kaffebolaget ersättning av Falkenbergs järnvägar Aktiebolag.

Rättsfallet belyser två viktiga moment i fraktsedelsdubblettens betydelse. Den första är den här behandlade formella betydelsen av fraktsedelsdubbletten. Om fraktföraren agerar genom att följa en begäran om omdestinering utan att begära uppvisande av dubbletten blir denne skadeståndsskyldig för skada som tillfogas den som har rätt till godset.

Den andra betydelsen som klart framträder i fallet är fraktsedelsdubblettens spärrfunktion. En förvärvare av dubbletten måste kunna lita på att innehavet av dubbletten medför att avsändaren inte skall kunna förfoga över godset. I detta fall var det ett avsteg från fraktförarens skyldigheter som medförde att ersättningsfrågorna togs upp. På detta sätt kan också sägas att dubblettens positiva sida berörs. Avsändaren måste uppvisa dubbletten för att kunna omdestinera. När han nu inte gjorde detta blev han ersättningsskyldig.

Loewe i ETL 1976 Rn. 119 och NJA II 1938 s. 153. Förfoganderätten enligt fraktavtalet är inte heller kopplad till äganderätten, Clarke s. 91, Maccarone i Theunis s. 62 och Regnarsen s. 106.

[159] Angående då gällande regler i 1914 års järnvägsstadga se *Falkenbergs järnväg I* NJA 1920 s. 542.

Däremot var det enligt de i målet gällande bestämmelserna inte nödvändigt att den i fraktsedeln angivna mottagaren (Haker) innehade dubbletten. Där är egenskapen av mottagare det viktiga. Det bolag (Skånska kaffebolaget) som förvärvade godset från mottagaren behövde en fullmakt från den angivna mottagaren för att själv kunna göra någon rätt gällande. Sammanfattningsvis ger rättsfallet en bra känsla för den betydelse som transportdokumentet kan ha vid järnvägstransporter.

Endast för några särskilda fall har man inom litteraturen ansett att kravet på uppvisande av fraktbrev eller godskvitto kan frånfallas. Detta är i de fall då i) fraktbrev eller godskvitto inte utställts eller ii) kommit bort enligt utredning som övertygar, iii) om skriftligt godkännande från rätt innehavare uppvisas[160] samt iv) när utlämningshinder föreligger.[161]

Jag har ovan framhållit[162] att det inte är något krav på att fraktsedel måste ha utställts för att ett avtal om internationell vägtransport skall anses vara slutet mellan parterna. Emellertid kan man fråga sig vad som händer med förfoganderätten när en fraktsedel inte utställts.

Av ordalagen i konventionerna upptagna bestämmelserna kan man inte utläsa att det föreligger någon möjlighet att förfoga utan att fraktsedeln förevisats. Emellertid har man i internationell praxis för det särskilda fall att ingen fraktsedel utställts uppfattat fraktföraren skyldig att följa en av *avsändaren* avgiven förfoganderättsanvisning.[163] Detta tycks också vara accepterat i litteraturen.[164] Det skall påpekas att även utan dokument så föreligger en förfoganderätt. Denna grundar sig dock i nordisk rätt på fraktavtalet och dess parter.[165]

> I det ovan refererade fallet[166] ETL 1985 s. 349 (BGH) framkom att handväskor hade kommit till fraktförarens samlastningsstation i Tyskland. Avsändaren gav då order om att inte vidaresända dem. Någon fraktsedel var inte utställd och kunde därför inte uppvisas varför fraktföraren skickade godset vidare där det utlämnades till mottagaren som var den insolventa köparen. I fallet uttalade *Bundesgerichtshof* att även om någon fraktsedel inte var utställd så var fraktföraren skyldig att följa avsändarens anvisningar. Det konstaterades att det i vissa andra fall av förfoganden inte krävdes att fraktsedeln presenterades. Vidare uttalade rätten att syftet var att skydda de verkliga godsintressena men också att skydda fraktföraren själv från att följa en anvisning från en obehörig person. Har ingen fraktsedel utställts vet fraktföraren om detta. Fraktföraren

---

[160] Se om detta fall i Guildimann s. 79.

[161] Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 34. Både IATA:s och SAS:s godsbefordringsvillkor (artikel 8.4.1 respektive 9.1) föreskriver en rätt att återsända godset för det fall inte behörig anvisning ges av avsändaren.

[162] Avsnitt 10.4.4.

[163] ETL 1985 s. 349 (BGH).

[164] Se t.ex. Clarke s. 91 och Temme i Thume Art. 12 Rn. 5 och 12.

[165] Grönfors i Festskrift till Rodhe s. 329-330 och Grönfors, Godsbefordran s. 315.

[166] Avsnitt 11.6.4.

> vet också att ingen annan än avsändaren kan ha förfoganderätten till godset. Detta innebär att det endast finns en person som kan vara berättigad att disponera, nämligen avsändaren. Därför menade rätten att avsändarens anvisning skulle följas.

Det framstår som en lämplig lösning att en avsändare kan förfoga över godset när fraktsedel inte ställts ut. Det ligger också i linje med att avtalet ingås mellan avsändaren och fraktföraren.[167] Avsändarens förfoganderätt bygger i detta läge på avtalsförhållandet. Är således andra aktörer uteslutna från möjligheten att förfoga kan det inte föreligga något hinder att bygga på avtalskonstruktionen.[168]

11.8.4 Avsändaren behåller förfoganderätten när sjöfraktbrev eller liknande dokument används

Vissa dokument har inte den värdepapperskvalitet som har tillagts fraktsedelsdubblett eller dess motsvarande avsändarexemplar inom andra internationella transporter. Så är fallet beträffande sjöfraktsedlar och fraktsedlar för inrikes landsvägs- och järnvägstransporter. Vid transporter där sådana dokument utställts, liksom när något dokument över huvud taget inte utställts, är man hänvisad till att ta avtalsförhållandena till hjälp.[169] Genom avsändarens ställning som fraktförarens motpart är det avsändaren som under transporten är berättigad att förfoga över godset. Något krav på uppvisande av dokumentet föreskrivs inte. Avsändarens rätt upphör i dessa fall endast om denne avsäger sig sin rätt eller först när godset kommit till bestämmelseorten och mottagaren begär det utlämnat.[170]

11.8.5 Avtal om förfoganderättens övergång

Det är möjligt för parterna att avtala om förfoganderättens övergång. Möjligheten begränsas dock i viss mån av den tvingande karaktär som reglerna framförallt vid internationella transporter har enligt konventioner för vissa transportsätt. För det fall avtal är tillåtna innebär det att avsändaren på ett tidigare stadium än vad som annars skulle gälla, kan överlåta sin rätt att förfoga över godset. Vid järnvägstransporter, där förfoganderätten kan övergå redan när godset kommer in på bestämmelsenationens territorium, kan det föreskrivas att avsändaren skall ha kvar förfoganderätten.

---

[167] Se om detta i avsnitt 11.3.2 (ii).

[168] Detta gäller också för nationella transporter. Se NJA II 1975 s. 51.

[169] Grönfors, Godsbefordran s. 315.

[170] SOU 1990:13 s. 167. Dessa situationer behandlar jag i avsnitt 11.8.5 och 11.8.6.

(i) Avtalsfriheten vid sjötransporter

För transporter som sker under ett certeparti gäller i princip total avtalsfrihet. Endast vid nationell fart och fart mellan nordiska länder är reglerna om lastskadeansvar vid resebefraktning tvingande till förmån för befraktare, avlastare och mottagare. Detta framgår av 14 kap. 2 § (322) andra stycket sjölagen. Reglerna innebär att befraktaren kan avstå sin förfoganderätt till mottagaren. Emellertid är detta sällan aktuellt i sådan fart.

Beträffande styckegodstransporter har det sagts att dessa vilar på ett tvingande ansvarsgrundlag till förmån för avsändaren och mottagaren. Det är i och för sig ett riktigt uttalande men det är viktigt att uppmärksamma att det i första hand är ansvarssystemet som är tvingande. Detta framgår också av 13 kap. 4 § (304) sjölagen. I princip råder således avtalsfrihet också beträffande reglerna runt förfoganderätt vid skyckegodstransport.[171]

Detsamma framgår av själva bruket med konossement. Det skulle te sig som mycket märkligt med en regel som stoppade förfoganderättens övergång även om "full set" skulle ha överlämnats till mottagaren. En sådan ordning kan antas ödelägga säkerhetssystemen kring den köprättsliga finansieringen.

Beträffande transporter under en sjöfraktsedel har avtalsfriheten antytts i de nordiska sjölagarna. Genom stadgandet i 13 kap. 58 § (308) andra stycket sjölagen framgår att avsändaren kan avstå från sin rätt att förfoga i förhållande till transportören. Enligt sjölagen kan detta avstående ske när som helst från det att sjöfraktsedeln utställts till dess mottagaren gör sin rätt gällande.[172] Lagen innehåller inget krav på att avståendet måste ha intagits i fraktsedeln.

Det finns i praktiken få exempel på avtal om förfoganderätt. Detta gäller i synnerhet när grunden för avtalet utgör stoppningsrätt. Jag har endast lyckats få tag i ett avtal som kopplar ihop dessa frågor.[173] Omständigheterna kring detta avtal var att en säljare i Saudiarabien hade sålt varor till en köpare i Korea under en FOB-klausul. Köparen hade således att anordna transporten och blev därmed befraktare under ett resecerteparti. Emeller-

---

[171] Genom det nya förslaget till sjötransportkonvention upphävs den principiella friheten att avtala om förfoganderätt eftersom förfoganderätten är reglerad enligt förslaget. Emellertid kan parterna avtala för det fall inget negotiabelt dokument utfärdats. Se artikel 10.2(a) Yearbook CMI 2000 s. 164.

[172] På denna punkt skiljer sig sjölagens bestämmelser om fraktsedeln från internationella regler. Enligt 6(ii) CMI Uniform Rules for Sea Waybill måste nämligen avståendet ha skett innan godskvittot utställts av fraktföraren. Detta begränsar möjligheten att föra över förfoganderätten över godset. Det kan således inte användas för det fall godset säljs under transporten utan överförandet måste ha skett innan transporten startat.

[173] I detta sammanhang skulle jag vilja framföra mitt tack till advokat Trond Solvang och attorney Lasse Brautaset på Nordisk Skibsrederforening, vilka varit vänliga att uppmärksamma mig på klausulens existens.

tid ville säljaren ha möjlighet att ge anvisning om deviation för det fall köparen skulle fallera med betalningen. Följande s.k. Aramco diversion-clause utformades för att flyta in i avtalet.

(a) Owners acknowledge that:
  (i) Vessel has been charted by Charterers for the carriage of a cargo of crude oil shipped by the [sellers];
  (ii) Owners have been informed that the terms of sale for that cargo entitle [sellers], in the event of Owners receiving a notice of Charterer's default from [sellers], to divert Vessel to an alternative destination to that ordered by Charterers or appearing in the Bills of Lading for delivery to [sellers] or in accordance with their instructions.

(b) In the event that Owners receive a notice from [sellers] that Charterers are in default under their sale contract:
  (i) Charterers agree that Owners will be released from their obligation to obey Charterers' order and instructions under the Charter Party; and
  (iii) Owners agree to obey and comply with the orders of [sellers] as if they had been given by Charterers, or on their behalf. In particular, Owners agree to divert Vessel to such port as is ordered by [sellers] and deliver up the cargo there to them or in accordance with their instructions.

(c) In the event such notice of default is given to Owners under Clause (b) above and in consideration of Owners agreeing to comply with the orders of [sellers] in consequence, the latter shall provide Owners with an undertaking to pay all such additional expenditure as is reasonably incurred in complying with such orders by way of additional freight and port charges.

(d) All Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party shall be non-negotiable.

(e) Save as is expressly provided above, the Charter Party will remain in full force and effect.

The terms of the Charter Party shall not be amended by Owners and Charterers so as to affect the rights provided for in this clause without the express prior written agreement of [sellers].

Klausulen avser att ge en förfoganderätt till säljaren trots att denne aldrig haft förfoganderätten. Detta är ett lite oortodoxt sätt att koppla ihop köpe- och fraktavtalet. Något hinder mot att tillägga klausulen denna verkan kan jag inte se; i vart fall under vissa förutsättningar. En sådan är att befraktaren måste vara samma person som köparen. Detta för att klausulen med säkerhet skall tilläggas full verkan också mot köparen. Klausulen innehåller nämligen föreskrifter beträffande köparens köprättsliga rättigheter.

Det skall vidare uppmärksammas att klausulen inte tar ställning till vem som skall betala kostnader för upplupen frakt innan stoppning utövas. En mottagare, eller dennes konkursbo, som ser godset transporteras till en

annan hamn för att utlämnas till annan mottagare har litet eller inget intresse av att betala frakt för godset. Fråga kan därför uppkomma huruvida säljaren är skyldig att betala även den vid stoppningen upplupna frakten. Enligt vad som framgår i nordisk praxis krävs särskilt avtal för detta även om stoppning utövas.[174]

Konossementet som skall utställas enligt klausulen skall vara ett rektakonossement eller, som det uttrycks i klausulen, non-negotiable. Lasten kan då lämnas ut endast till i dokumentet angiven mottagare. Detta är viktigt för att det endast skall finnas en mottagare till lasten. Tanken med klausulen är att mottagaren enligt konossementet skall vara densamma som köparen. Konossementet är då att betrakta som en kvittering på mottagen last. Om mottagaren inte också är köpare (och därmed befraktare) kan ansvar komma att åläggas fraktföraren för det fall han eller hon följer en anvisning från säljaren enligt klausulens föreskrifter.[175]

(ii) Avtalsfriheten vid järnvägstransporter är begränsad

Järnvägsrätten visar bland samtliga transportslag upp den mest stränga synen på avtalsfriheten. Beträffande befordran av gods är parterna här i princip bundna av vad som anges i regelverken kring järnvägstransporten.[176] Vissa skillnader föreligger dock beroende på om transporten är nationell eller internationell.

För transporter som faller under internationella järnvägsfördraget gäller en hård regel om att följa konventionen. Här får avvikelser inte göras åt något håll. Enligt artikel 1(1) CIM 1980 gäller konventionen för alla transporter (med vissa här ovidkommande allmänna avvikelser). Härifrån kan man dra slutsaten att allt som är reglerat i konventionen inte kan ändras av parterna genom avtal.

För vissa särskilda fall har man emellertid tillåtit att det i internationella tariffer föreskrivs en rätt för avsändaren att även i andra fall än de i konventionen uppräknade, låta ändra befordringen.

Vidare skall uppmärksammas att det enligt reglerna är tillåtet att avsändaren reserverar förfoganderätten hela vägen fram till dess mottagaren gör gällande sin rätt enligt avtalet. Detta skall ske genom att orden "mottagaren inte behörig att ändra befordringsavtalet" skrivs till på fraktbrevet. Reglerna framgår av artikel 31(1) CIM 1980.[177] De har sin bakgrund i att mottagaren kan få förfoganderätten redan när godset kommer in i bestämmelselandets territorium. Det kan således konstateras att

---

[174] Se det i avsnitt 13.3 diskuterade fallet *Sonja* ND 1992 s. 58 (HVS).

[175] Enligt Grönfors, Godsbefordran s. 315 är avtal om förfoganderätt som förringar tredje mans rätt inte tillåtna.

[176] Schmidt m.fl. s. 43.

[177] Se vidare Spera s. 31.3(5).

det finns vissa smärre möjligheter att avtala om en senareläggning av övergången av förfoganderätt enligt den internationella järnvägsrätten.

> Genom revision av CIM år 1999 har den tvingande karaktären i den internationella järnvägsrätten förändrats något. Det tvingande området är numera endast ensidigt till transportkundens fördel. Emellertid kan förfoganderätten i internationell trafik anses vara av det slaget att den kan sägas gynna eller missgynna någon på lastägarsidan i vart fall inte i förhållande till fraktföraren. Enligt det nya fördraget, där förfoganderätten övergår redan när fraktsedeln utställs, har man vidare en möjlighet för avsändaren att förbehålla sig förfoganderätten under transporten. Detta framgår av artikel 18(3) CIM 1999. Reglerna pekar således på en något större möjligt att träffa avtal om förfogande.

För inrikes järnvägstransporter framgår av 1 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen att lagstiftningen ger ett minimiskydd för avsändare och mottagare. Avvikelser från lagen kan också göras när särskilt gods eller särskilda omständigheter föreligger. Beträffande möjligheterna för avsändaren att avstå från förfoganderätten har inte lämnats någon ledning i lagen. Som jag uppfattar järnvägstrafiklagen medger den inga försämringar för lastägarsidan i förhållande till fraktföraren. Emellertid tar den inte ställning till om lastägarsidan sinsemellan kan avvika från lagens bokstav. Jag menar att det skulle framstå som mycket tveksamt om lagen skulle lägga hinder i vägen för en annan tidpunkt för övergången av förfoganderätten genom parternas avtal. Emellertid måste man beakta att normalvillkoren innehåller regler om att mottagaren inte har någon förfoganderätt.

(iii) Parterna kan avtala om förfoganderättens övergång vid andra transportsätt om ändringen är intagen i fraktsedeln

Den generella avtalsfriheten inom luft- och landsvägstransporter skiljer sig principiellt åt. Utgångspunkten vid luftbefordran är att det råder avtalsfrihet. Denna avtalsfrihet begränsas dock i vissa hänseenden.[178] Begränsningen i avtalsfriheten siktar således in sig på fraktförarens lastskade- och dröjsmålsansvar. Eftersom förfoganderätten faller utanför ansvarsfrågan kan således inte den generella regeln om avtalsfrihet hindra avtal om förfogande.[179]

Avtalsfriheten är vid landsvägstransporter däremot kraftigt beskuren. Enligt artikel 41 CMR är varje avtalsvillkor som direkt eller indirekt strider mot bestämmelserna i konventionen ogiltigt. Reglerna är tvingande mot såväl avsändaren som fraktföraren. Det föreligger således i princip ett totalförbud mot avvikelser. Motiveringen till denna utformning av

---

[178] Begränsningen av avtalsfriheten framgår av artikel 23 Warszawasystemet och 9 kap. 23 § luftfartslagen.

[179] Lødrup 2 s. 142 f. och Schmidt m.fl. s. 176.

konventionen var att enhetliga regler är önskvärda av allmänna transportpolitiska skäl.[180]

Trots dessa olikheter på det allmänna planet har särskilda bestämmelser givits i de olika konventionerna vilka innebär att parternas möjligheter att avtala om frågor kring förfoganderätten har fått en liknande utformning.

Det är nämligen tillåtet för avsändaren att avsäga sig förfoganderätten till förmån för mottagaren. Däremot finns begränsningar i andra bestämmelser. Avtalsvillkor som avviker från vad som föreskrivits beträffande förfoganderätten måste nämligen tas in i fraktsedeln eller godskvittot. Reglerna framgår för lufttransporternas del av artikel 15(2) Warszawasystemet och 9 kap. 15 § luftfartslagen. Beträffande landsvägstransporter framgår reglerna av artikel 12(3) CMR. Följden av att ett avtalsvillkor inte intagits i fraktsedeln är att villkoret inte beaktas.[181] Bakgrunden till regeln synes vara att fraktavtalet inte bara lämnar dess ursprungliga parter vissa rättigheter utan också mottagaren erhåller sådana. Detta medför att avtalets innehåll måste vara klart utifrån fraktsedeln. Det är denna som skall lämna all information om vilken rätt som tillkommer mottagaren.[182] En annan synpunkt, som nämns i förarbetena till de svenska reglerna, är att fraktföraren inte skall behöva göra några djupare bedömningar av avtalet vid prövning av anspråk mot godset, vilka lätt skulle kunna leda till förvecklingar.[183]

Förfoganderätten kan således genom avtal förändras av parterna bara dessa förändringar tas in i fraktsedeln. Det skall dock uppmärksammas att reglerna såvitt gäller lufttransporter kan avse ändringar i alla bestämmelser beträffande förfoganderätten. Avtalsfriheten är mera begränsad vid internationella landsvägstransporter eftersom den endast gäller tidpunkten för när avsändarens rätt övergår på mottagaren.

Varken i Warszawasystemet eller i luftfartslagen finns det några föreskrifter om formkrav för en anvisning om förfogande. Däremot finns sådana föreskrifter i olika avtalsvillkor på området. IATA:s godsbefordringsvillkor innehåller i artikel 7(1) en uppräkning av hur anvisningen skall utformas. Här kan särskilt kravet på att anvisningen måste vara skriftlig uppmärksammas vilket dock kan uppfattas som en precisering varför denna uppgift förmodligen inte behöver tas upp i fraktsedeln. [184] Detsamma torde gälla vid landsvägs-

[180] NJA II 1969 s. 180. Tydligen hade det också viss betydelse att man på kontinenten hade vissa offentligrättsligt styrda tariffer för uttagande av frakt, se s. 20. Sådana hänsyn behövde inte tas enligt de svenska reglerna varför avtalsfriheten utformats något annorlunda genom att förbudet endast gjorts ensidigt.

[181] Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 15 para. 6.

[182] Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 15 para. 6.

[183] NJA II 1938 s. 328 f.

[184] I fallet TranspR 1986 s. 341 (OLG Düsseldorf) hade fraktföraren återkallat godset till avgångsorten eftersom frakten för godset inte betalats. Fråga uppstod vem som hade bevisbördan för att förfogandet utförts på ett riktigt sätt när någon skriftlig anvisning inte lämnats. Rätten fann att bevisbördan i sådant fall åvilade fraktföraren.

transporter men där förekommer mig veterligen inget sådant krav i avtalsvillkor.

En bekymmersam regel finns upptagen i artikel 7.4 IATA:s godsbefordringsvillkor. Här anges omfattningen av avsändarens rätt att förfoga över godset. Motsvarande regel i konventions- och lagverket innebär att avsändarens rätt att förfoga över godset upphör när godset kommit fram till bestämmelseorten.[185] Emellertid har regeln i godsbefordringsvillkoren fått en annan och vidare utformning. Här anges nämligen att avsändarens rätt att disponera över godset upphör efter det att godset ankommit till bestämmelseorten, först vid den tidpunkt mottagaren tar emot godset eller på annat sätt accepterar sändning. I detta fall går IATA:s godsbefordringsvillkor längre och det är fråga om en klar avvikelse från den bakomliggande rätten.[186] För att denna ändring skall kunna godtas måste den vara intagen i fraktsedeln. En referensklausul är då inte nog för att uppfylla konventionens krav.[187] För internationella landsvägstransporter uppkommer inte frågan eftersom detta tema inte är föremål för avtalsfrihet.

För de nationella landsvägstransporterna saknas regler i vägtrafiklagen för avsändarens möjligheter att överföra förfoganderätten. Endast den generella regeln i 5 § vägtransportlagen behandlar huruvida det är möjligt att avvika från lagen.

Inom utredningen som låg till grund för lagen hade man föreslagit en uttrycklig regel beträffande avsändarens möjligheter att överlåta förfoganderätten, motsvarande den som finns i konventionen.[188] Inom departementet omarbetades dock detta förslag och regeln uteslöts med motiveringen att man gjorde en annan värdering av behovet av en sådan regel.[189]

---

[185] Se avsnitt 11.8.6.

[186] Klart så enligt Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 15 para. 8 och Guldimann s. 92. Lødrup 2 s. 141 f. tycks vara av samma mening. Jfr Hjorth s. 48 f. som snarast verkar mena att det är fråga om ett förtydligande; en åsikt som han grundar på att CIM stått som förebild.

[187] Emellertid har man inom litteraturen ansett det tveksamt om man skall godta en sådan ren referensklausul också inom lufträtten. Lødrup s. 143 är mycket tveksam, Schmidt m.fl. lämnar fråga öppen medan Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 15 para. 6 och Guldimann s. 92 menar att en referensklausul inte är tillräcklig. Jfr dock NJA II 1938 s. 328 f.

[188] SOU 1972:24 s.73 f.

[189] Det förekommer knappast att en köpare säljer godset vidare vid inrikes transport. Förfogandemöjlighet skulle därför enligt förarbetena till vägtransportlagen inte behövas utan man litade på ett formlöst förfarande där avsändare och mottagare kom överens om vart varorna skulle transporteras. Det uttalades också att det var möjligt för mottagaren att få förfoganderätten överlåten på sig och med hjälp av detta förfoga över godset under samma förutsättningar som avsändaren, se prop. 1974:33 s. 89 f. I antagandet att avsändaren formlöst kunde överlåta förfoganderätten instämde Lagrådet, se prop. 1974:33 s. 183.

(iv) Slutsats: avsändaren kan avsäga sig förfoganderätten

Det kan således konstateras att det föreligger vissa möjligheter för avsändaren både att behålla förfoganderätten längre tid än vad reglerna föreskriver och att avsäga sig förfoganderätten på en tidigare tidpunkt än vad som följer av regelverket. Bakgrunden till att det lämnats möjlighet till denna avtalsfrihet är att man velat öppna möjligheten att överlåta godset under transporten eller använda varorna som kreditunderlag vid betalning av varorna. En ny köpare eller en finansiär måste kunna vara säker på att ingen förfogar över godset under transporten. Genom överlåtelsen av förfoganderätten är den nya köparen eller finansiären säkrad på det sätt att inte avsändaren kan förfoga. Däremot kan mottagaren förfoga dels om vissa tillkommande formella förutsättningar är uppfyllda, dels vid utlämning av godset. För att skydda sig mot sådana risker måste förvärvaren eller finansiären se till att bli utpekad som mottagare.

11.8.6 Mottagaren gör sin rätt gällande på bestämmelseorten

Utlämnandet av lasten sker genom att den lämnas över till mottagaren. Genom överlämnandet har mottagaren inträtt i avtalet. Detta utgör således den senaste punkten på bestämmelsestället då avsändarens förfoganderätt upphör. Emellertid kan avsändarens förfoganderätt upphöra på en tidigare tidpunkt än överlämnandet. Bakgrunden till denna ordning är att mottagaren kan göra sin rätt gällande på annat sätt än att ta emot godset. Detta framgår av de transporträttsliga regelverken. Regleringen skiljer sig dock något åt i de olika regelverken.

Vid sjötransporter där *konossement* används kan avsändaren överlåta förfoganderätten under själva transporten genom att samtliga exemplar av dokumentet överlämnas till den som förvärvar rätt till godset. Skulle en person endast få ett exemplar förändras tidpunkten väsentligt och förfogandet kan i princip endast ske på bestämmelseorten genom att begära utlämnande. I detta fall måste innehavaren göra sin rätt gällande genom att godset begärs utlämnat mot återlämnande av konossementet.

Vid lufttransporter samt internationella järnvägs- och landsvägstransporter innebär reglerna att avsändarens förfoganderätt upphör när mottagaren *övertar fraktsedeln.* Av de aktuella konventionsbestämmelserna på området följer att fraktföraren på bestämmelseorten skall utlämna fraktsedeln och godset. Mottagaren har rätt att kräva att fraktföraren ut-

lämnar fraktsedeln sedan godset kommit fram. Tar mottagaren emot fraktsedeln innebär det att han eller hon förpliktas enligt avtalet.[190]

För samtliga transportsätt utom lufttransporter gäller, oavsett om fraktsedel utställts eller ej, vidare att avsändarens rätt upphör när *mottagaren gör sin rätt gällande.* För att mottagaren skall kunna göra detta krävs att godset skall ha kommit fram till bestämmelseorten och att mottagaren gör rätt för sig enligt fraktavtalet.[191]

Vad menas med att mottagaren gör sin rätt gällande? I allmänhet krävs att mottagaren rent faktiskt har gjort framställt krav beträffande lasten.[192] Det är således inte nog att det är möjligt för mottagaren att göra sin rätt gällande.[193] Jag kan inte se annat än att det är fråga om krav enligt fraktavtalet. Det spelar således ingen roll att mottagaren begär att få ut gods som verkligen har kommit fram eller om mottagaren gör gällande sin rätt efter avtalet när godset skadats, förlorats eller försenats.[194] Detta framgår redan genom en tolkning av fraktavtalets verkningar och stämmer med vad som uttryckligen är föreskrivet beträffande flera transportslag.

För att en mottagare skall kunna göra sin rätt gällande måste godset ha kommit fram till bestämmelseorten. Det finns ingen möjlighet för mottagaren att av eget initiativ försöka få över förfoganderätten på ett tidigare stadium.

Beträffande lufttransporterna har det ifrågasatts om inte regleringen avviker från det här redovisade mönstret för mottagarens möjligheter att under fraktavtalet göra sin rätt gällande genom framställande av krav på utlämnande. Utgångspunkten för när mottagarens rätt inträder vid lufttransporter har sagts vara den tidpunkt när godset ankommer till bestämmelseorten. Med bestämmelseorten avses normalt den lufthamn som ursprungligen avtalats.[195] Även med detta klarlagt erbjuder reglerna

---

[190] Detta gällde redan enligt det ursprungliga fördraget Rosenthal s. 141 och Nánássy s. 416 ff.

[191] De särskilda problem som kan uppstå i samband med mottagarens betalning behandlar jag inte i detta sammanhang.

[192] Se 13 kap. 58 § (308) andra stycket sjölagen, artikel 30.4 och 28.4 CIM och 15 § järnvägstrafiklagen samt artikel 12.2 och 13 CMR och 17 och 20 §§ vägtransportlagen. Lägg märke till att lufttransporterna har en något annorlunda utformning enligt artikel 12 och 13 Warszawasystemet och 9 kap. 13 § luftfartslagen vilket jag återkommer till strax.

[193] Prop. 1993/94:195 s. 261, Utgaard s. 76 f., Schmidt m.fl. s. 174 f., Spera 30.18(32), Flodin & Wikander s. 153 och Loewe i ETL 1976 Rn. 125 f.

[194] Utgaard s. 75 f. feltolkar enligt min mening ett förarbetsuttalande i NOU 1993:36 s. 50 vilket medför att hon får föra ett onödigt resonemang för att komma till samma slutsats.

[195] Guildimann s. 83, Lødrup 2 s. 141, Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 4 och Meyer-Rehfueß s. 243.

problem. Tre olika möjliga tolkningar beträffande förfoganderättens övergång har framkommit i litteraturen.[196]

Den första möjligheten, där mottagarens rätt inträder när planet landar, har många företrädare i litteraturen.[197] Den kan också sägas ha visst stöd i texten till reglerna. Argumenten för ståndpunkten är följande. I artikel 12(4) Warszawakonventionen och 9 kap. 12 § fjärde stycket luftfartslagen har föreskrivits att avsändaren åter har rätt att förfoga om mottagaren inte tar emot godset eller inte är anträffbar. Om avsändarens förfoganderätt kvarstod ända tills utlämnandet av godset skulle den nämnda regeln vara överflödig. Detta talar för att landningen skall utgöra grunden för när godset skall anses ha kommit till bestämmelseorten. Emellertid kan man instämma med dem som menar att man inte kan fästa för stor vikt vid texten eftersom den inte är helt lyckad. En semantisk tolkning förefaller därför inte vara tillräcklig för att utleta den rätta meningen.[198]

Den andra möjligheten går ut på att koppla förfoganderättens övergång till aviseringen om godsets framkomst. Denna uppfattning har såvitt jag kunnat finna inte något fast grepp i litteraturen.[199] Skälet för denna regel har angetts vara att aviseringsreglerna annars inte skulle ha någon egentlig innebörd.[200] Detta kan jag dock inte instämma i. Aviseringen har andra funktioner som att utgöra utgångspunkt för den tid som mottagaren har på sig att göra sina anspråk gällande.[201] Det förefaller därför vara tveksamt om aviseringen kan likställas med godsets ankomst.

Slutligen har vi möjligheten att anse godset framkomst vara den tidpunkt då mottagaren gör sin rätt gällande. Denna möjlighet har vunnit viss anslutning i litteraturen.[202] Den har fördelen att stämma bäst överens med vad som gäller vid järnvägs- och landsvägstransporter.[203]

Det saknas såvitt jag kan se stöd i sakliga argument för att låta övergången av förfoganderätten ske redan när godset kommer till bestämmelseorten. Genom att låta skärningspunkten äga rum så sent som möjligt för att uppnå likhet med de andra transportsätten förefaller vara

---

[196] Schmidt m.fl. s. 175 redogör för dessa, dock utan att uttala egen mening.

[197] Guldimann s. 83, Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 3 och Meyer-Rehfueß s. 243.

[198] Lødrup s. 141.

[199] Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 13 para. 5 som hänvisar, utan att ange verk, till Litvine.

[200] Schmidt m.fl. s. 175.

[201] Hjorth s. 48.

[202] Hjorth s. 53, Lødrup s. 141, Goedhuis s. 136 f. och Goedhuis, Airlegislation s. 180 f. De svenska reglerna tycks också utgå från att förfoganderätten upphör först när mottagaren gör sin rätt gällande, se SOU 1936:54 s. 42 och NJA II 1938 nr 5 s. 327.

[203] Se artikel 22(4)(b) CIM och artikel 12(2) CMR.

den systematiskt mest tilltalande lösningen. Emellertid blir en sådan tolkning svår att förena med avfattningen av reglerna.[204]

Sammanfattningsvis kan således konstateras att mottagaren inträder i sin rätt genom att framställa krav om leverans sedan godset kommit till bestämmelseorten eller genom att begära att fraktsedeln skall utlämnas. Undantag måste möjligen göras för lufttransporter där viss osäkerhet föreligger och mottagarens rätt möjligen inträder redan när flygplanet landar.

11.8.7 Förfoganderätten kan gå åter till avsändaren

Det kan hända att mottagaren inte vill ta emot godset. Normalt uppstår inga problem om transporten sker under en sjöfraktsedel eftersom avsändaren fortfarande har sin förfoganderätt kvar och kan använda den för att anvisa en ny mottagare. Om avsändaren avstått sin förfoganderätt på en tidigare tidpunkt uppstår dock fråga om förfoganderätten återgår till avsändaren. Sjölagen har här inte lämnat någon ledning som besvarar denna fråga. Emellertid förefaller det rimligt att fraktföraren kan inhämta anvisningar från avsändaren.[205]

Ett synsätt där fraktföraren har rätt att vända sig till avsändaren har också uttryckligen fastslagits beträffande andra transportsätt än sjötransporter.[206]

> Vid hinder med utförande av en järnvägstransport har fraktföraren enligt artikel 33 CIM 1980 att fråga avsändaren om ytterligare instruktioner. På detta sätt kan sedan förfoganderätten upphört för avsändaren, denne åter få en möjlighet att förfoga över godset.[207] Vid utlämningshinder kan däremot en återgång ske av förfoganderätten. Detta beror på att fraktföraren vid vägran att motta godset måste kunna få instruktioner från någon part. Det naturliga är då att vända sig mot avsändaren som den ursprungliga avtalsparten. Avsändaren behöver i denna situation inte visa upp fraktsedelsdubbletten. Reglerna framgår av artikel 31 CIM 1980 respektive artikel 21 CIM 1999. Vid nationella järnvägstransporter skall fraktföraren inhämta anvisningar från avsändaren enligt 17 och 18 §§ järnvägstrafiklagen. Vid utlämningshinder kan man tala om en återgång av förfoganderätten.

---

[204] Reglerna har inte ändrats i Montrealkonventionen.

[205] Utgaard s. 70 f. och 78.

[206] Detta är också det normala förfarandet i samband med uppläggning av godset enligt 13 kap. 21 § (271) sjölagen. Grönfors, Cargo Key s. 58 som talar om att kodifikationen beträffande andra transportsätt befäster allmän praxis.

[207] Enligt de nya internationella reglerna beträffande järnvägstransporter skall fraktföraren fråga den som är berättigad att förfoga. Detta framgår av artikel 20 CIM 1999. Någon återgång blir då aldrig aktuell. Reglerna har således anpassats till förfoganderätten.

Motsvarande bestämmelser beträffande lufttransporter finns i artikel 12(4) Warszawasystemet i lydelse som Montrealprotokoll 4[208] och 12 § fjärde stycket andra meningen luftfartslagen, som dock har en något avvikande terminologi sedan revisionen på 1980-talet.[209] Det har dock hävdats att reglerna inte kan ses som en återgång av förfoganderätten.[210] Det har föreslagits att detta bör markeras tydligare i texten.[211]

Reglerna beträffande landsvägstransporter finns i artikel 15 CMR och 23 § vägtransportlagen.

Om transporten sker under ett konossement kan avsändaren ha gjort sig oförmögen att förfoga genom att överlämna konossementet till annan. Detta sker ofta mot betalning varför något intresse att förfoga inte föreligger. Uppläggningsreglerna tar här över. Det torde enligt min mening vara svårt att tala om att förfoganderätten går åter till avsändaren under dessa förhållanden men det är viktigt att konstatera att fraktföraren har en möjlighet att komma ifrån ansvaret för godset.

11.9 Utlämningsmekanismen

Förfoganderättsliga regler kan bara förstås mot bakgrund av utlämningsmekanismen. Utlämnandet av lasten är den åtgärd som medför att fraktföraren uppfyller de åligganden som denne åtagit sig enligt fraktavtalet. Mekanismen har utformats lite olika beroende på hur transporten anordnats. Den stora skiljelinjen går mellan användningen av å ena sidan konossement och å andra sidan transportdokument av annat slag, dvs. fraktsedel och certepartier.

Utlämningsmekanismen kan inte enbart förklaras med transportdokumentens värdepappersrättsliga egenskaper. Som Grönfors påpekar[212] hade redan Hammarskjöld varit inne på att söka grunden för förfoganderätten i själva transportavtalet.[213] Detta måste vara det riktiga. Det är

---

[208] Artikel 12(4) Monteralkonventionen.

[209] Man uttrycker det så att avsändaren "åter får rätt att förfoga över godset" vilket inte betyder något annat än vad som tidigare sades, nämligen att "förfoganderätten återgår" till avsändaren.

[210] Goedhuis, Airlegislation s. 180 f. och Hjorth s. 55. Kritiken går tillbaka på att reglerna om att avsändaren åter inträder i sin förfoganderätt om mottagaren inte tar emot godset också fångar in fall där mottagaren inte inträtt i avtalet eftersom godset förstörts eller fördröjts mer än sju dagar. Se vidare Guldimann s. 81, Müller-Rostin i TransportR 1989 s. 2 och Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 30

[211] Goedhuis s. 137 och Goedhuis, Airlegislation s. 181. I Montrealkonventionen har detta inte blivit tydligare.

[212] Grönfors, Fraktavtalet s. 71.

[213] Hammarskjöld s. 167 f. och 173 f. För järnvägsrättens del kan hänvisas till Spera s. 28.2(3).

transportavtalet som medför att mottagaren över huvud tilläggs någon rätt. Transportavtalets hela poäng är att godset skall transporteras för att på bestämmelseorten lämnas ut till mottagaren. Som tidigare påpekats bestäms mottagarens roll genom att denne är utpekad som sådan. Mottagaren behöver dock inte vara den ursprungliga utan det kan lika gärna vara den som genom ett förfogande utpekats eller befullmäktigats.

För stoppningsrätten har utlämningsmekanismen betydelse i så måtto att den avgör huruvida säljaren, antingen han eller hon uppträder som avsändare eller inte, i förhållande till fraktföraren har möjlighet att hindra att lasten lämnas ut på bestämmelseorten. Egentligen är det först vid utlämningssituationen som stoppningsrätten kan sägas ge upphov till en konflikt i förhållande till de transporträttsliga reglerna.

11.9.1 Certepartifart

Det saknas rapporterad praxis beträffande utlämningsmekanismen när endast certepartier används. Saken är inte heller särskilt komplicerad eftersom befraktaren själv bestämmer var lasten skall lämnas ut och i många fall själv är mottagare till godset. Certepartiet anger att det skall ske en bestämd resa eller flera under en tidsperiod och att utlämnandet skall ske till den mottagare som är angiven, nämligen befraktaren. Detta är själva kärnan i bortfraktarens åtagande.

Genom den nordiska lagstiftningen med nya sjölagar i slutet på förra århundradet infördes en uttrycklig regel beträffande förhållandet under ett tidscerteparti. Enligt lagen är tidsbortfraktaren inte skyldig att utlämna godset till en mottagare som inte visar sin behörighet eller i övrigt i strid med vad konossementet utvisar, om han eller hon därigenom handlar i strid mot tro och heder. Regeln finns intagen i 14 kap. 62 § (362) andra stycket sjölagen.[214] Någon motsvarande regel finns inte upptagen i avsnittet om resebefraktning men det förefaller vara klart att motsvarande regel gäller också där.

11.9.2 Konossementets utlämningsmekanism

Om det utställts ett konossement kommer utlämningen i ett radikalt annat läge än om transporten endast sker under ett certeparti. Utlämningsmekanismen under ett konossement uppställer följande två förutsättningar.

---

[214] Förarbetena anger att en regel behövdes till skydd för tidsbefraktaren SOU 1990:13 s. 209, jfr NJA II 1936 s. 484 där det sägs att frågan får avgöras i det enskilda fallet beroende på bruket i den särskilda traden.

- Konossementet måste uppvisas, den s.k. presentationsdoktrinen.
- Innehållet måste utpeka mottagaren som den som förmodas äga göra rätten till godset gällande.

Reglerna framgår av 13 kap. 52 § (302) första stycket sjölagen. Dessa innebär, för det fall ett konossementet är ställt till innehavaren, att mottagaren måste inneha konossementet. Om det är fråga om ett annat konossement, dvs. order- eller rektakonossement, är det den innehavare som utpekas i konossementet som är rätt mottagare. Är det fråga om ett orderskuldebrev och detta är överlåtet, krävs dessutom en sammanhängande kedja med en till mottagaren fortgående följd av överlåtelser eller en överlåtelse in blanco, vilken utpekar mottagaren som rätt innehavare.[215]

Från fraktförarens synvinkel kan utlämningsmekanismen ses som en godtrosfråga. Fraktföraren skall lämna ut lasten till den som är rätt mottagare. Utlämnar fraktföraren lasten till annan är fraktföraren ändå skyddad om den person som mottog den var legitimerad och redaren var i god tro. Den prövning som skall göras är först om innehavaren av konossementet blivit behörig innehavare samt om han eller hon fortfarande är det vid utlämnandet.[216]

(i) Presentationsdoktrinen

De regler som ovan redogjorts för kan benämnas presentationsdoktrinen. I nordisk praxis slogs denna doktrin tidigt fast enligt då gällande lagar.[217]

> I det tidiga svenska fallet *Ellida* ND 1902 s. 117 (SH), hade befälhavaren på fartyget utfärdat ett konossement på ett parti råg som skulle avlämnas i Helsingborg till innehavaren av dokumentet. Vid framkomsten utlämnades partiet dock till en person vid namn Olsson utan att konossementet uppvisades. Olsson försattes i konkurs varefter innehavaren instämde rederiet med yrkande om att utfå värdet av lasten. Rederiet anförde att Olsson anmält sig som mottagare till godset med en faktura som lastägaren utfärdat, att skeppsklareraren angett denne som rätt mottagare och att Olsson hos tullen klarerat för godset. I den av *Högsta domstolen* fastställda underrättsdomen anfördes att man inte kunde fästa avseende vid de av rederiet anförda invändningarna. Rederiet dömdes att ersätta godsets värde.

---

[215] Schmidt m.fl. s. 130.

[216] Schmidt m.fl. s. 131.

[217] *Bjällbo* ND 1900 280 (SH), *Ellida* ND 1902 s. 117 (SH), *Mimona* ND 1904 s. 58 (NH), *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH), *Serla II* ND 1915 s. 145 (SH), *Kong Karl* ND 1916 s. 353 (NH), *Svea* ND 1917 s. 313 (NH), *Dux* ND 1918 s. 473 (SH), *Bodil* ND 1920 s. 420, *Bonn* ND 1922 s. 484 (NH), *Hevonlathi m.fl.* ND 1928 s. 197 (SH), *Tonking* ND 1928 s. 161 (SøHa), *Hestia* ND 1944 s. 357 (SH), *Fayroz III* ND 1988 s. 30 (HSB), *Mjölkpulvret till Abidjan* ND 1995 s. 109 (SøHa).

I fallet *Ellida* var orsaken till att man vände sig mot redaren att den faktiska mottagaren gått i konkurs och konossementsinnehavaren inte fått betalt för sin vidareförsäljning. Bakgrunden till processen utgjordes av insolvensrättsliga överväganden. Det gällde att rädda sig från att bli stående med en förlust.

Orsaken till att konossement inte kan visas upp vid utlämningen beror emellertid ofta på att de inte hunnit fram till bestämmelseorten. Detta utgör ett praktiskt problem och kommer sig av att transporterna går allt snabbare så att postgången, med vilken konossement skickats, inte hinner med.

> I fallet *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH) gick fartyget på en trad mellan olika östersjöhamnar. Konossementet hade sänts över Hamburg varför det inte hunnit fram till bestämmelseorten när ett visst parti skulle lämnas ut. Befälhavaren vägrade att lämna ut godset trots att garanti erbjöds. *Högsta domstolen* fann att befälhavaren var i sin fulla rätt att vägra godsets utlämnande till dess konossementens uppvisades. Rederiet behövde därför inte återbetala ersättning för överliggetid som orsakats av dröjsmålet med konossementet.

Det står således klart att presentationsdoktrinen gäller enligt nordisk rätt. Frågan är dock hur strängt denna doktrinen upprätthålls.

(ii) Undantag från presentationsdoktrinen

Det är nödvändigt att upprätthålla presentationsdoktrinen med hänsyn till konossementens köprättsliga betydelse. Utan ett iakttagande av doktrinen skulle handelns betalningsrutiner störas avsevärt. Emellertid upprätthålls doktrinen inte undantagslöst i de nordiska länderna.

> I engelsk rätt har man sedan lång tid en stadgad praxis att innehavaren av ett konossement har rätt till godset mot uppvisande av konossementet. Denna presentationsregel har numera kodifierats i lag.[218] Utlämnande utan uppvisande av dokumentet leder till ett avtalsbrott som medför att redaren inte kan ursäkta sig eller åberopa begränsningsregler.[219] Undantag från denna regel kan sägas föreligga enligt engelsk rätt när i) lagen på bestämmelseorten tillåter utlämnande utan presentation, ii) handelsbruk i hamnen på bestämmelseorten anger andra avlastningsrutiner, iii) konossementet har försvunnit eller stulits.

Omfattningen av de undantag som görs från presentationsdoktrinen är inte helt klarlagd.[220] Det är tänkbart att det finns vissa undantag enligt nordisk rätt även om situationer där de kan tillämpas inte lär förekomma särskilt ofta. Det finns dock exempel på fall som kan sägas följa av att la-

---

[218] Section 2(1)a och 5(2) COGSA 1992

[219] Debattista s. 30 och Scrutton Art. 151.

[220] Oklarhet föreligger också enligt engelsk rätt, se bl.a. Wilson i LMCLQ 1995 s. 289 ff. där fallen *Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 och *Sormovskiy 3068* [1994] 2 Lloyd's Rep. 266 behandlas. Utlämnande under certeparti utan uppvisande av konossement godtogs inte. Se vidare Gaskell para. 14.9-14.37.

gen på bestämmelseorten tillåter utlämnande. Förhållandena i fallet *Fayroz III* ND 1988 s. 30 (HSB) var dock väldigt speciella.

> I *Fayroz III* ND 1988 s. 30 (HSB) hade ett parti vete sålts till ett libanesiskt bolag som dock sålt det vidare till ett syriskt statsägt bolag. Den libanesiske köparen löste inte de dokument som behövdes varför konossementet returnerades till säljaren. När fartyget kom till Syrien tvingades befälhavaren under vapenhot att lämna ut varorna till det syriska bolaget som också åberopade en domstolsdom vilken gav bolaget rätt till varorna utan konossement. I en skadeståndsprocess som den ursprunglige säljaren anställde mot rederiet när fartyget lastade i Landskrona, fann domstolarna att en i målet lagd kvarstad skulle hävas. Orsaken till detta beslut var att rederiet hade exculperat sig enligt artikel 4.2 g) Haagreglerna om beslag och tvångsåtgärder av furste, myndigheter eller folk.

Möjligen kan man se en parallell till undantaget från presentationsdoktrinen med hänsyn till att det syriska bolaget hade rätt enligt en domstols dom att få ut varorna utan uppvisande av konossementet.

Förhållandena i London var under en period sådana att man kunde lasta av på kajen för att överlåta till hamnen att utlämna mot uppvisande av konossementet.[221] Ett par fall av detta slag har varit föremål för prövning i nordiska domstolar.[222] Det framstår dock som om domstolarna inte godtagit ett utlämnande på detta sätt även om det stödjer sig på handelsbruk i hamnen. I de fall som prövats har det stränga ansvaret upprätthållits.[223]

> I fallet *Mimona* ND 1904 s. 58 (NH) hade en last hö från Horten till London, i enlighet med handelsbruk lossats ut på kajen. Lasten kunde inte föras bort från kajområdet utan ett särskilt pass. Höet togs som brukligt om hand av rederiets agent i hamnen. Denne ville dock inte lämna ut godset till innehavaren av konossementet utan satte sig själv i besittning av godset. Domstolarna fann att rederiet gentemot mottagaren skulle ansvara för att varorna inte lämnades ut.

I fallet diskuterades också huruvida redan utlämnandet till agenten i hamnen kunde vara att betrakta som ett utlämnande av lasten. På senare tid finns i internationell praxis klara uttalanden att så inte är fallet utan utlämnandet sker först när det lämnas ut utanför agentens vård.[224] Möjligen har nordisk rätt valt en annan och för lastägaren förmånligare väg i det att rederiet gentemot legitimerad mottagare ansvarar för utlämnandet.

---

[221] Scrutton Art. 153 med exempel på s.k. London Clause.

[222] *Mimona* ND 1904 s. 58 (NH), *Christiania* ND 1925 s. 484 (Oslo), *Raftsund* ND 1930 s. 291 (Bergen) och motsatt utgång *Sardina m.fl.* ND 1938 s. 31 (Oslo).

[223] Brækhus i AfS 2 s. 144 är mycket sträng på denna punkt och säger till och med att fallet *Sardina m.fl.* ND 1938 s. 31 (Oslo) fått en oriktig utgång.

[224] Tydligt uttalat i det engelska fallet *The Ines* [1995] 2 Lloyd's Rep. s. 145.

Det kan uppkomma mycket speciella situationer. I praxis finns exempel på vissa sådana fall där det visat sig ha betydelse dels i vems intresse vägran att leverera görs, dels övriga inblandade personers agerande.[225]

Vidare görs i undantag för sådana fall där stöld av konossementet sker eller där det annars försvunnit.[226] Reglerna måste medge att fraktföraren skall kunna göra sig fri från godset för att fortsätta med andra transportuppdrag. I nordisk rätt har man löst denna situation genom att införa dödningsinstitutet jämte ställande av garanti. Regler om detta finns i 13 kap. 55 § (305) sjölagen.

(iii) Övriga fall - presentationsdoktrinen upprätthålls

Bortsett från de ovan omtalade undantagen har man ett antal olika situationer där man upprätthållit presentationsdoktrinen trots att den kan synas hård mot redaren. Denna linje går tillbaka på förtroendet till konossementets representativa funktion i kreditsammanhang. Jag skall här ta upp några fall som i praxis inte har medfört att redarens ansvar har lyfts av.

Under senare tid har man haft omfattande problem med rena *bedrägerier* i samband med konossementshanteringen.[227] Detta har yttrat sig på flera olika sätt. I detta sammanhang kan det vara lämpligt att ta upp en situation i samband med utlämnandet: uppvisande av förfalskade konossement. Utgångspunkten i sådana fall är att rederiet måste förvissa sig om att det är ett riktigt konossement. Vissa författare har uttryckt det så att om redaren iakttagit normal aktsamhet så bör situationen ses som ett undantag från presentationsdoktrinen.[228] Ansvar för felaktig utlämning skall därför inte åläggas redaren.

Emellertid har läget måhända förändrats något genom det nyligen avgjorda fallet *Motis Export*.[229] I fallet uttalade domstolarna att det fanns skäl att lägga ansvaret på redaren för att ett förfalskat konossementet godtogs, eftersom det är på dennes vägnar som det utfärdas. Redaren har, i ett val mellan redaren och lastägaren, bäst möjligheter att kontrollera och försäkra sig om att det är "rätt" konossement. Det var därför fråga om ett avtalsbrott.[230] Fallet har mött viss kritik.[231] Enligt min mening kan det dock vara

---

[225] *Svea* ND 1917 s. 313 (NH). En last blev lagd på en kaj men godtogs inte av mottagaren. Säljaren underrättades och konossementen återsändes men säljaren förhöll sig passiv varefter partiet utlämnades till mottagaren utan uppvisande av konossement. Förfarandet ansågs innefatta felaktigt utlämnande men redaren ansågs fri från ansvar på grund av säljarens passivitet. Se också det liknande fallet *Arendal* ND 1916 s. 13 (Kristiania).

[226] Se Debattista s. 30 och Tiberg i Cargo Liability s. 154.

[227] Se allmänt Todd, Modern bills of lading s. 261.

[228] Tiberg i Cargo Liability s. 159.

[229] *Motis Export* v. *Dampskibsselskabet AF 1912* [1999] 1 Lloyd's Rep. 873 och [2000] 1 Lloyd's Rep. 211.

[230] Baatz i STLI 2000 s. 12.

lämpligt att upprätthålla presentationskravet oavsett om fraktföraren har möjlighet att upptäcka förfalskningen. Man riskerar annars en urholkning av konossementets värde som representant för godset.

När konossementet inte kan visas upp på bestämmelseorten för att transporten har gått fortare än översändandet av konossementet, har man i vissa trader introducerat ett bruk där *konossementet följer med fartyget.* Tanken är då att redaren skall lämna över det exemplar till mottagaren på bestämmelseorten. Detta strider mot grundtanken kring konossementet och förfarandet är omöjligt i sådana situationer där remburs används eftersom detta kräver att samtliga exemplar uppvisas om banken skall få någon riktig säkerhet. Frågan om vilka befogenheter redaren har att vägra utlämnande har varit föremål för uppmärksamhet i praxis.[232]

> I *Dux* ND 1918 s. 473 (SH) hade en mäklare enligt ett tidscerteparti åtagit sig att frakta kol från Warkworth till Göteborg. Efter ankomst till Göteborg hade fördröjning av lossning skett mot bakgrund av att kaptenen inte ville påbörja lossningen eftersom konossement inte uppvisades. Mäklarens motpart tvingades ersätta överliggetid och andra kostnader och yrkade därför ersättning av mäklaren. I den av *Högsta domstolen* fastställda rådhusrättsdomen uttalades att eftersom kaptenen fått konossementen av avlastaren och då mäklaren i egenskap av bortfraktare måste ha haft kännedom om vem som var lastägare kunde vägran att utlämna godset inte godtas.

Har inte mottagaren någon möjlighet att visa upp konossementen för att dessa finns ombord på fartyget skulle det vara orimligt om en redare kunde vägra utlämnande. Möjligen kan en annan bedömning göras om utlämnandet sker mot bakgrund av intresset för ägaren av fartyget.

En annan invändning mot redarens ansvar är att det föreligger *friskrivningsklausuler* i transportdokumentet.[233] Domstolarna, både i Norden[234] och internationellt,[235] har visat sig negativt inställda till att goda sådana friskrivningar.

> I ett danskt fall med *mjölkpulver till Abidjan* ND 1995 s. 109 (SøHa) hade en säljare avhänt sig gods till en köpare i Abidjan. För transporten utställdes ett konossement för kombinerade transporter "port to port shipment". På baksidan fanns diverse finstilta friskrivningar med huvudsakligt innehåll att fraktförarens ansvar upphörde vid lossning. Godset blev efter diverse praktiska åtgöranden, där godset blivit liggande på en kaj under en tid, utlämnat utan

---

[231] Todd i LMCLQ 1999 s. 449 ff.

[232] *Dux* ND 1918 s. 473 (SH).

[233] Michelet s. 384 ff.

[234] *Mjölkpulvret till Abidjan* ND 1995 s. 109 (SøHa) och *Bodil* ND 1920 s. 420 där ansvar uteslöts om försäkring hade kunnat tecknas vilket dock inte ledde till att redaren befriades från ansvar.

[235] Se t.ex. *Motis Export* v. *Dampskibsselskabet AF 1912* [1999] 1 Lloyd's Rep. 873; [2000] 1 Lloyd's Rep. 211, *Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541, *Sormovskiy 3068* [1994] 2 Lloyd's Rep. 266 och *Sze Hai Tong Bank Ltd.* v. *Rambler Cycle Co* [1959] 2 Lloyd's Rep. 114.

att konossementet uppvisades. *Sø- og Handelsretten* fann att utlämningsansvaret inte kunde upphävas genom svårtillgängliga och oöverskådliga friskrivningar på dokumentets baksida.

Domstolarnas motiveringar till att avslå friskrivningsklausuler varierar något. I vissa fall har man inte ens inlåtit sig i en prövning av klausulen eftersom man menat att den inte tar sikte på annat än godsskador.[236] I andra fall har domstolarna prövat klausulen men ansett den för oklar[237] eller stå i strid med det ansvar som åvilar redaren.[238] Såvitt jag har kunnat finna har endast i något fall tvisten avgjorts så att en friskrivningsklausul stått sig mot utlämningsansvaret.[239] Domstolarna i Norden, som över huvud taget är kallsinniga till friskrivningsklausuler, tenderar alltså att se väldigt allvarligt på utlämningsansvaret och upprätthåller gärna presentationsdoktrinen.[240] Motsvarande syn har framträtt i engelska domstolar och det har ifrågasatts huruvida en liknande friskrivningsklausul någonsin kan få effekt på utlämningsansvaret.[241]

För att lösa problemen med utlämnade utan konossement har handelns män och kvinnor skapat sinnrika *system med garantier* för att hålla redaren skadeslös. Säljaren lämnar en garanti dels till köparen för den skada som kan uppstå genom att betalning sker utan att konossementet överlämnas, dels till redaren för den skada som kan uppstå genom att godset utlämnas utan att konossementet uppvisas.[242] Dessutom kan garantin lämnas till redaren från köparen mot att godset utlämnas. Emellertid hjälper inte garantierna att lyfta av ansvaret från redaren;[243] de ger bara en möjlighet till att täcka det ansvar som uppstår.[244] De medför heller inte att redaren anses skyldig att utlämna lasten mot garanti.[245]

I vissa certepartier och konossement finns angivet att redaren skall leverera mot garanti även om inte konossementet kommit fram till bestämmelseorten. Många av dessa klausuler ålägger inte redaren någon

---

[236] *Chrisitiania* ND 1925 s. 484 (Oslo) och *The Ines* [1995] 2 Lloyd's Rep. 144 (159).

[237] *Sverre Sigurdsen* ND 1930 s. 1 (NH).

[238] *Oslofjord* ND 1956 s. 83 (Oslo) och *Tiber* ND 1967 s. 83 (Oslo) som båda berör klausuler som begränsar redarens ansvar.

[239] *Vinstra* ND 1923 s. 641 (NH) där ansvaret friskrevs för belopp överstigande fakturabeloppet, dvs. snarare någon form av ansvarsbegränsning.

[240] Tiberg i Cargo Liability s. 165.

[241] Baatz i STLI 2000 s. 13.

[242] Exempel på sådana garantier belyses på ett målande sätt i *The Delfini* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.

[243] *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH), *Svea* ND 1917 s. 313 (NH), *Tonking* ND 1928 s. 161 (SøHa).

[244] Inte ens om garantin är förfalskad undgår fraktföraren ansvar, se *Høegh Mouette* ND 1954 s. 373 (Oslo) i avsnitt 11.10.10.

[245] *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH) och *Svea* ND 1917 s. 313 (NH). Motsvarande regel i engelsk rätt *Sze Hai Tong Bank Ltd.* v. *Rambler Cycle Co* [1959] 2 Lloyd's Rep. 114 och *The Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 (553).

skyldighet men tillåter att utlämning sker.[246] Normalt sett ställs garantin av tredje man, men det kan också vara föreskrivet att en personlig garanti från motparten skall vara tillräcklig. Har någon ålagts ansvar för utlämnande utan uppvisande av konossement kan garantiuppfyllelse sökas direkt mot garanten utan att mottagaren först ålagts eventuellt ansvar.[247]

11.9.3 Utlämningsmekanismen när konossement inte används

Av framställningen ovan har framkommit att avsändarexemplaret av fraktsedeln har en avgörande roll när det gäller förfoganderätten över last som transporteras under en fraktsedel. Vid internationella transporter som inte går till sjöss kan förfogande inte ske utan förevisande av detta exemplar av fraktsedeln. Emellertid faller betydelsen av detta dokument när lasten kommit fram till bestämmelseorten. När lasten väl kommit till denna ort ter sig utlämnandet av den likartat för samtliga typer av transporter som sker under en fraktsedel.

Den last som tas emot för transport skall utlämnas till den som är mottagare enligt transportavtalet. Denna regel framgår redan av transportavtalets konstruktion varför någon bestämmelse om detta inte tagits in i sjölagen.[248] Vad som däremot angetts är utlämningsmekanismen. Denna är vid bruk av sjöfraktsedlar relativt enkel. Transportören skall lämna ut godset till den mottagare som angetts i dokumentet.[249]

I förhållande till konossementet innefattar fraktförarens skyldighet endast att kontrollera att mottagaren är den person som är utpekad i dokumentet. Föreligger identitet, och fraktföraren inte på annat sätt fått kännedom om en ny mottagare, kan lasten lämnas ut utan att fraktföraren riskerar ansvar för felaktigt utlämnande. Det är således fråga om fraktförarens goda tro också beträffande utlämnande under ett sjöfraktbrev. Detta framgår av det ovan redovisade fallet *Bergstø* ND 1957 s. 458 (Bergen).[250] Härvid uppkommer i princip samma frågor som vid utlämnande till följd av att ett konossement utställts. Jag kan därför hänvisa till det som sagts i avsnittet om konossementets utlämningsmekanism.[251]

---

[246] Se t.ex. klausul 13 SHELLTIME 4.

[247] *Cheddarosten på Grøntoft* ND 1928 s. 481 (NH).

[248] Grönfors, Fraktavtalet s. 71.

[249] Reglerna framgår av 13 kap. 58 § (308) första stycket 2 sjölagen, artikel 28 CIM och 15 § järnvägstrafiklagen, artikel 13 Warszawasystemet och 9 kap. 13 § luftfartslagen, artikel 13 CMR och 20 § vägtrafiklagen.

[250] Fallet *Ursa* ND 1970 s. 270 (Bergen) rörde ansvaret för godset i ett senare skede efter utlämnandet.

[251] Avsnitt 11.9.2.

11.10 Rättsföljder av ett förfogande

11.10.1 Inledning

Genom förfogandet följer en rad olika rättsliga konsekvenser. Dessa varierar beroende på om förfogandet är lagligen grundat eller inte. De viktigaste följderna av ett förfogande enligt lag är att de kostnader som uppkommer skall ersättas av den som lämnar anvisningen.[252] Detta följer av reglerna för samtliga transportsätt eller av grunderna för dem. Om en person lämnar en anvisning som ligger utanför området för förfoganderätten krävs avtal för att fraktföraren skall kunna få ersättning för kostnaderna.[253]

> Fallet *Sonja* ND 1992 s. 58 (HVS) berör kostnadsfrågan. I fallet hade flera säljare, representerade av A, sålt sojabönsolja till köparen B. Oljan skulle transporteras från Brasilien till Pakistan med fartyg, vars redare ingått certepartiavtal med B. Under resan hamnade B på obestånd. Rederiet stoppade fartyget trots att man inte ansågs vara skyldig att utan avtal följa A:s anvisning om stoppningsrätt. Rederiets talan om att få ut ersättning för kostnader kunde därför inte bifallas.[254]

Fraktföraren kan själv bli skyldig att ersätta den skada som uppkommer genom att utförandet av en lagligen grundad anvisning om förfogande inte vidtas eller misslyckas. Detta gäller oavsett om det är fråga om ett förfogande under transporten eller ett felaktigt utlämnande av lasten.

Följer fraktföraren en åtgärd som ligger utanför det han eller hon är skyldig enligt reglerna om förfoganderätt, uppkommer också vissa följder.[255] Emellertid skall detta inte automatiskt anses innebära att det uppkommer ersättningsskyldighet för fraktföraren. Även om det alltså inte kan anses föreligga något generellt förbud mot att utföra en åtgärd som inte finns uppräknad i reglerna kan man dock tänka sig att allmänna skadeståndsrättsliga principer kan tillämpas.

---

[252] TranspR 1991 s 298 (OLG München) där ersättning endast lämnades för kostnader utan påslag för fraktförarens vinst.

[253] ZintEisenb. 1967 s. 212 (Sein).

[254] I avsnitt 12.4 hävdar jag att stoppningsrätten faller utanför området för förfoganderätten vilket stämmer väl med det synsätt som domstolarna gav till känna i rättsfallet. Fallet behandlas också i avsnitt 12.4.5 och 13.4.

[255] Meyer-Rehfueß har uppdelat följderna systematiskt med utgångspunkt i om förfogandet varit bindande eller inte bindande för järnvägen. Tydligen grundar sig denna indelning på när fraktföraren är skyldig att följa en order om ändring av avtalet och när så inte är fallet (för järnväg se s. 230 ff.). Detta leder till svåra gränsdragningar och denna systematiska indelning framhävs därför inte här.

11.10.2 Fraktförarens ersättningsskyldighet

Fraktförarens ersättningsskyldighet när en anvisning om förfoganderätt utförts på ett felaktigt sätt kan jämställas med utlämningsansvaret. Principiellt föreligger nämligen ingen skillnad mellan en felaktigt utförd förfoganderättsanvisning och ett felaktigt utlämnande av godset. Detta framgår redan av att utlämningslöftet utgör grunden för transportåtagandet och därmed också för förfoganderätten. Fraktförarens ersättningsskyldighet för brott mot förfoganderättsreglerna skulle således inte behöva regleras särskilt. Det är nog med utlämningsansvaret också för fall där brott mot reglerna om förfoganderätt under godstransport ägt rum. Emellertid har man i vissa transporträttsliga regelverk infört vissa särskilda regler beträffande fraktförarens ansvar när en förfogandeanvisning inte utförts på rätt sätt. I det följande skall dessa regler diskuteras och först därefter övergår jag till utlämningsansvaret.

Fraktförarens felaktiga utlämnande eller utförande av förfogandeanvisning medför ansvar inte bara när utlämnandet skett under ett konossement, utan även när utlämnandet skett under ett fraktbrev eller när inget transportdokument utställts. De frågor som blir aktuella motsvarar helt varandra oavsett dokument. De flesta fall i praxis rör dock utlämnande mot konossement.

11.10.3 Ersättningsansvarets utformning

När det gäller rättsföljden av en felaktigt utförd förfogandeanvisning eller ett oriktig utlämnandet framstår det som mycket angeläget att avgöra vilken typ av skada det är fråga om. Anledningen till detta är att man inom transporträtten i allmänhet och sjörätten i synnerhet har att skilja mellan olika typer av ansvarssystem. Den mest framträdande ansvarsformen vid sidan om utlämningsansvaret är lastskade- och dröjsmålsansvaret. Detta ansvar är utformat så att det avviker från det allmänna kontraktsansvaret inom förmögenhetsrätten både vad gäller ansvarsgrundlag och skadeberäkning.

Rör man sig inom lastskade- och dröjsmålsansvaret gäller särskilda regler för ansvarsgrund, beräkning av skada, begränsningsmöjligheter m.m. Med hänsyn till att reglerna skiljer sig åt beroende på vilken typ av ansvar det är fråga om är det nödvändigt att bestämma till vilken kategori utlämningsansvaret är att hänföra. Hör detta till det allmänna kontraktsansvaret ersätts skadan fullt ut. Om ansvaret förs in under det tvingande lastskade- och dröjsmålsansvaret följer begränsningar också beträffande utlämningsansvaret. Domstolarna verkar ibland hänföra det felaktiga utlämnandet

som en förlust av godset och tillämpar påföljderna för sådana skador, medan de i andra sammanhang använder sig av andra påföljder.[256]

Vilken typ av ansvar det är fråga om avgörs av vilken innebörd man lägger i begreppet leverans. Enligt fraktavtalet är en av huvudprestationerna att leverera godset till mottagaren. Om leverans inte skett till rätt person föreligger förlust av godset.[257] De allmänna reglerna om förlust eller skada av gods kommer då in i bilden och avgör ersättningsansvaret. I framställningar kring utlämningsansvaret är detta en vanlig argumentationslinje.[258] Ansvaret för fraktföraren följer då ansvaret för skada, förlust, minskning och dröjsmål.

Det skall dock noteras att litteraturen i allmänhet ger en föreställning om att utlämningsansvaret skiljer sig från det allmänna vårdansvaret för godset. Tydligast har detta framställts hos Grönfors.[259] "Utlämningsansvaret är något från vårdansvaret helt självständigt därigenom, att ersättningsskyldigheten för skada utgör en sanktion mot utlämnande till fel person – alltså något i förhållande till godsvården helt fristående. Sådant ansvar föreligger ej bara vid sjötransporter utan vid alla slags transporter."

I vissa situationer kan det dock vara lämpligt att följa vårdansvarets sanktionssystem trots att man i övrigt inte följer dessa regler. Detta betyder att man i vissa sammanhang betraktar utlämningsansvaret på samma sätt som vårdansvaret. Jag ser i och för sig inte något problem i en sådan tillämpning.

Om man godtar ett synsätt där utlämningsansvaret kan hänföras till förlust av godset måste man dock uppmärksamma att det medför att man i konsekvensens namn också måste behandla ansvaret så i andra sammanhang. Det omvända förhållandet gäller också. Det blir otympligt att laborera med olika betydelser av frasen skada eller förlust av gods i olika regler.[260] Frågan har inte behandlats på ett sådant systematiska sätt i praxis varför denna kan karaktäriseras som vacklande. Jag skall på några punkter visa hur rättstillämpningen gestaltar sig.

11.10.4 Den skadeberättigade

Normalt sett är det avsändaren som kommer till skada om fraktföraren fallerar vid förfogande eller utlämnande. Detta kan ske genom att fraktfö-

---

[256] Tiberg i Cargo Liability s. 161.

[257] Nánássy s. 315, Jensen s. 81 och Spera s. 30.7(6).

[258] Clarke s. 113 f., Hill & Messent para. 6.9-6.11 och para. 7.11, Waldersten s. 92 och Sisula-Tulokas i Festskrift till Ramberg s. 444 f. Av annan uppfattning synes Ekelund, Transportaftaler s. 153 vara, men jfr *Osteløbe* UfR 1984 s. 591 (SøHa), refererat hos Ekelund, Transportaftaler på s. 225.

[259] Grönfors, Godsbefordran s. 297.

[260] Brækhus i AfS 2 s. 155.

raren lämnar ut godset eller omdirigerar det efter anvisning från mottagaren innan det framkommer till destinationsorten utan att fraktsedeln uppvisas. Vidare kan det förhålla sig så att avsändaren lämnar en anvisning om att transporten skall avbrytas i avvaktan på nya instruktioner men fraktföraren sänder godset vidare enligt det ursprungliga avtalet. I dessa situationer kan avsändaren råka ut för skador.

Man kan också tänka sig fall där fraktföraren följer anvisningar från avsändaren utan att denne uppvisar fraktsedeln. Under sådana förhållanden är det mottagaren som drabbas av skada genom att godset kommer i någon annans händer trots att mottagaren har betalat. Vidare kan rätt mottagare råka ut för skada för det fall utlämning sker till fel person. Man skall inte fästa för stor vikt vid vilken ställning en eller annan person har utan alla personer omfattas av reglernas skydd för det fall de erhållit skada på grund av förfogandet eller utlämnandet.[261] I vissa bestämmelser på området har den skadeståndsberättigade kretsen uttryckligen begränsats till t.ex. innehavare av dubblett eller liknande dokument.[262]

11.10.5 Skada och skadeberäkningen

I vissa fall har fråga uppkommit om den som begär ersättning lidit någon skada över huvud taget.[263] Denna invändning grundar sig ofta på det köprättsliga förhållande som ligger till grund för fraktavtalet. Det kan hävdas att säljaren inte lidit någon skada, trots att godset har lämnats ut till en mottagare utan att konossementet uppvisats, eftersom denne har möjlighet att rikta sina krav mot köparen som mottagare. Ett sådant resonemang har dock inte godtagits av domstolarna. Skadan är ju just att godset lämnats ut utan att säljaren, eller dennes rättsinnehavare, fått den säkerhet som konossementet är avsett att ge. Motsvarande resonemang kan föras för det fall en bank har fått panträtt i godset genom dokumentet.[264] Om godset kan återfås eller om utlämnandet sker till rätt mottagare men enligt fel anvisning, t.ex. att mottagaren inte betalat kontant, uppstår inte skada i den omfattning som skulle blivit fallet av en felutlämning. Endast förlusten skall ersättas. Fraktföraren har bevisbördan för att förlusten understiger fakturabeloppet.[265]

Det finns i sjölagen intaget vissa särregler för beräkning av sakskada som gäller utöver de allmänna principerna för skadeberäkning. Skador till

---

[261] Maccarone i Theunis s. 74 f.

[262] Se avsnitt 11.10.6.

[263] *Serla II* ND 1915 s. 145 (SH) och *Arendal* ND 1916 s. 13 (Kristiania).

[264] Se om detta avsnitt 15.8.1.

[265] *Djupvasskaia* ND 1986 s. 216 (Frostating). Se om fallet Selvig i ND 1987 s. XII f. som kritiserar avgörandet i vissa avseenden. Utgaard s. 96 anger inte sin inställning.

följd av att godset gått förlorat eller skadats skall beräknas med hänsyn till värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Reglerna framgår av 13 kap. 29 § (279) sjölagen. Dessa är dock inte avsedda att användas i samband med andra skador som kan uppkomma på godset. Endast i begränsad omfattning kan ersättning ges för andra skador än sådana som är direkt hänförliga till skada på godset.[266] Handelsvinst ingår i princip inte i normalersättningen enligt sjölagen. Däremot kan sådant ersättas enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer där endast adekvansen begränsar ersättningsposterna.[267]

I praxis har man beträffande skador som är hänförliga till felaktigt utlämnande uttalat att det är det fulla värdet som skall ersättas.[268]

> I fallet *Kong Karl* ND 1916 s. 353 (NH) yttrade Förstvoterande i *Høyesterett* att redaren var ansvarig för den förlust som avlastaren åsamkats och denne skulle komma i samma ställning som om redaren efterkommit sin plikt att lämna ut lasten endast efter uppvisande av dokumenten.

Det är således enligt praxis klart att man kan få ersättning för den förlust som man råkar ut för. I normalfallet motsvarar detta varornas värde enligt fakturan. Fraktföraren kan dock genom bevisning visa att värdet inte motsvarar detta utan har ett lägre värde. Under alla förhållanden kan man inte genom en enkel formel avgöra vilken ersättning som skall utgå. Olika inblandades intressen varierar i hög grad och avgör frågan.

11.10.6 Fraktförarens ersättningsskyldighet när fraktsedelsdubbletten inte förevisats

Att fraktsedelsdubbletten eller avsändardelen av fraktsedeln har stora betydelse i internationell handel har redan framhållits. För att förstärka den spärrfunktion som tillagts dessa dokument har förfogande utan uppvisande av dokumenten förenats med en skadeståndssanktion för fraktföraren vid luft- samt internationella järnvägs- och landsvägstransporter.

Ersättningsskyldigheten innebär att den fraktförare, som följer en anvisning från en avsändare utan att avsändardelen av fraktsedeln förevisas, har att utge ersättning till den mottagare som förvärvat exemplaret till ett belopp motsvarande den skada som orsakats av det felaktiga förfogandet. I

---

[266] *Haugenes* ND 1969 s. 337 (Kristiansund).

[267] Grönfors, Godsbefordran s. 170 och Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader s. 41-44.

[268] *Kong Guttorm* ND 1910 s. 506 (Kristiania), *Kronsprins Olav* ND 1913 s. 286 (Kristiania), *Arena* ND 1915 s. 154 (NH), *Kong Karl* ND 1916 s. 353 (NH), *Bonn* ND 1922 s. 484 (NH) och *Chrisitiania* ND 1925 s. 484 (Oslo).

artikel 30(3) CIM 1980 finns reglerna för järnvägstransporter,[269] artikel 12(3) Warszawasystemet och 9 kap. 12 § fjärde stycket luftfartslagen reglerar samma sak för lufttransporter och artikel 12(7) CMR för landsvägstransporter.

Det ansvar som åläggs fraktföraren enligt nämnda regler är snarast att betrakta som strikt. Det skall alltså inte göras någon culpabedömning utan endast konstateras huruvida fraktsedeln uppvisats eller ej.

Vid internationella järnvägstransporter och lufttransporter begränsas ersättningsskyldigheten till sådana mottagare som löst in dubbletten. Den berättigade innehavaren är den som har förvärvat avsändarexemplaret från avsändaren eller från dennes rättsinnehavare.[270] Innehavet skall föreligga när förfogandeordern ges men behöver inte bestå till dess kravet har framförts.[271]

> I det invecklade köpet av ekollon som utförligt redovisats ovan[272] (*Falkenbergs järnväg* NJA 1920 s. 542 och NJA 1925 s. 1) är det svårt att hitta stöd till regeln att det endast är den som löst dubbletten som är skadeståndberättigad. Emellertid kan konstateras att Skånska kaffebolaget slutligen förvärvade dubbletten, från den i fraktsedeln angivne mottagaren Haker, jämte fullmakt att disponera över godset. Detta räckte för att kaffebolaget skulle ha rätt till ersättning från järnvägen. Denna fråga avgjordes dock genom en inte publicerad skiljedom varför det inte går att avgöra om frågan om rätt part var uppe till diskussion.

Det skall enligt bestämmelserna föreligga ett samband mellan skadan och underlåtenheten att begära dokumentens uppvisande för att ersättning skall utgå. Detta krav framgår av reglerna och allmänna principer och är i många fall uppenbart. I rättspraxis har reglerna emellertid använts utanför det egentliga tillämpningsområdet.[273]

> Enligt vad som framgår av fallet ZLW 1977 s. 79 (BGH) hade en fraktförare, trots att något gods inte mottagits, utställt och signerat avsändarexemplaret av en fraktsedel och överlämnat den till avsändaren. Avsändaren har sedan med hjälp av fraktsedeln begärt och fått betalning under en oåterkallelig remburs som öppnats med avsändaren som beneficietagare. Genom förfarandet fick avsändaren ut pengar varefter denne blev insolvent så att köparen inte kunde erhålla ersättning. *Bundesgerichtshof* höll fraktföraren ansvarig trots att det inte enbart var fråga om förfogande över gods vilket reglerna egentligen kräver. Domstolen menade dock att förfarandet i än högre grad åsidosatte tredje mans rätt eftersom godset inte ens mottagits för transport.

---

[269] Bestämmelsen har överförts i princip oförändrade till artikel 19(7) CIM 1999. En utvidgning har dock skett som en följd av att också mottagaren måste visa upp dubbletten vid förfogande.

[270] Nánássy s. 413.

[271] Meyer-Rehfueß s. 263, Guldimann s. 79 och Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 12 para. 23.

[272] Avsnitt 11.8.3 och 11.10.2.

[273] ZLW 1977 s. 79 (BGH).

11.10.7 Ersättningsansvaret när fraktföraren annars inte iakttagit förfoganderättsreglerna

Enligt internationell och nationell järnvägs- och landsvägsrätt svarar fraktföraren enligt uttryckliga regler för det fall han eller hon skulle misslyckas med att utföra en anvisning om förfogande eller utför anvisningen på ett felaktigt sätt.[274] Detta framgår av artikel 32(3) CIM 1980 och 14 § första stycket järnvägstrafiklagen[275] samt artikel 12(7) CMR och 19 § vägtransportlagen.

Beträffande järnvägstransporter fanns dessa särskilda ersättningsregler inte med i de första järnvägsfördragen. Först i och med CIM 1970 intogs reglerna. Däremot fanns en allmän regel om järnvägens ersättningsskyldighet.[276] Redan mot bakgrund av denna regel utformades i praxis ett särskilt ansvar för fel i nu berört avseende. Ett tidigt rättsfall om järnvägens ansvar för felaktigt förfogande avgjordes av en appelationsdomstol i Bologna.[277]

> Fallet finns rapporterat i ZintEisenb. 1925 s. 236 (Appel. Bolonga). Vid ett befordringshinder måste en avsändare som vill ändra mottagare eller bestämmelsestation införa detta i fraktsedelsdubbletten. I fallet hade järnvägen följt en anvisning från en avsändare, som inte innehade dubbletten, och sänt godset åter till avsändningsstationen. Domstolen fann att fraktföraren var ansvarig för att han inte följt reglerna och ålades att ersätta skadan.

Eftersom reglerna i luftbefordringskonventionen utformades med den ursprungliga järnvägskonventionen som förebild, inflöt inga särskilda regler om ansvar när fraktföraren utförde en anvisning om förfogande på ett felaktigt sätt. Om fraktföraren var försumlig i detta avseende måste, i enlighet med vad som gällde tidigare enligt järnvägsrätten, förutsättningarna enligt de allmänna reglerna för ersättning vid förlust och skada på godset respektive dröjsmål, vara uppfyllda. Det kan vara svårt att ange situationer där en sådan konkret skada har uppkommit som krävs för att dessa regler skall bli tillämpliga.

> Ett särskilt fall från rättspraxis kan anföras. I ZLW 1965 s. 167 (BGH) hade fraktföraren stoppat godset på avsändarens order. I samband med stoppningen togs godset i beslag på grund av att avsändaren inte hade alla tullhandlingar i ordning. *Bundesgerichtshof* fann att fraktföraren inte skulle svara för detta enligt reglerna i konventionen.

Som det sagda visar kan frågor som uppkommer vid ansvar för felaktigt förfogande jämställas med de som uppkommer vid felaktigt utlämnande. Det går således att dra paralleller från vad som anförs beträffande utlämningsansvaret.

---

[274] Meyer-Rehfueß s. 233.

[275] Detsamma enligt artikel 19(6) CIM 1999.

[276] Spera s. 32.6(13).

[277] ZintEisenb. 1925 s. 236 (Appel. Bolonga).

11.10.8 Utlämningsansvaret

Inom samtliga transportslag har det utformats ett ansvar för felaktigt utlämnande.[278] Några bestämmelser om felaktigt utlämnande finns dock inte i regelverken. Ansvaret följer av det kontraktsansvar som fraktföraren åtagit sig. I förhållande till avsändaren svarar fraktföraren som avtalspart. För mottagarens del är fraktavtalet utformat så att det innebär en förmån för den utpekade mottagaren.[279] Det är först när mottagaren gör sin rätt gällande som ansvaret inträder. Sker inte utlämnandet på rätt sätt kan fraktföraren ådra sig ansvar.

Detta fraktförarens utlämningsansvar fastslogs för den svenska järnvägsrättens del redan i början av förra seklet.[280] Liknande fall förekommer i övrig nordisk praxis.[281]

> I fallet *Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag* NJA 1907 s. 421 hade Axelsson sålt ett parti havre om 15 säckar till en viss köpare. Havren skulle transporteras till Sättraby station för att där mottas av köparen. Axelsson stämde köparen för utfående av köpeskillingen vilket dock ogillades eftersom det inte gick att styrka att köparen fått någon havre. Därefter stämde Axelsson in järnvägsaktiebolaget. Enligt vad som framkom hade havren lämnats ut till en obehörig person. Bolaget invände dock att köparen hade anvisat denna person som mottagare. Axelsson menade dock att utlämnandet kunde ske endast till ett av köparen befullmäktigat ombud. I den av *Högsta domstolen* fastställda hovrättsdomen uttalades att det icke kunde anses styrkt att utlämnandet skett på grund av bemyndigande av köparen i dennes egenskap av mottagare. Axelsson skulle därför tillerkännas ersättning för den förlust han åsamkats.

Även beträffande landsvägstransporter slogs detta ansvar fast i svensk rätt på ett tidigt stadium. Det första rättsfallet är daterat från tiden före CMR varför den specifika frågan om vilken typ av skada ett felaktigt utlämnande är att hänföra till inte var uppe till behandling.[282]

> Utlämningsansvaret för lastbilstransporter har prövats i fallet *Undertransportör Beiron* NJA 1950 s. 575. I fallet hade Levinbolaget sålt oljebrännare till ett i Örebro hemmahörande bolag. 18 brännare skulle levereras mot dokument – bl.a. en fraktsedelsdubblett med fullmakt att lösa ut godset – vilka skulle lösas i bank. Levinbolaget uppdrog åt en speditör att sköta transporten. Speditören anlitade ASG som transportör som i sin tur anlitade åkaren Beiron som undertransportör. I fraktsedeln upptogs speditören som avsändare och Levinbolaget som mottagare. Som en avsändaranteckning upptogs Örebrobo-

---

[278] Grönfors, Inledning s. 58 och Grönfors, Godsbefordran s. 297.

[279] Müller-Rostin i Giemulla & Schmid Art. 13 para. 1 i not 2 som hänvisar till Procès-Verbaux I s. 18.

[280] *Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag* NJA 1907 s. 421.

[281] *Transportchef Korhonen* HD 1994:57 samt de danska fallen *Vognladning kul* UfR 1915 s. 403 (DH), *Ostene* UfR 1919 s. 230 (Gældskommissionsdomme), *Skånska lantmännen* UfR 1931 s. 547 (SøHa) och *Guldsmeden* UfR 1945 s. 1164 (ØL).

[282] *Undertransportör Beiron* NJA 1950 s. 575.

lagets adress. När varorna anlände till Örebro tillfrågade Beiron ASG hur och var varorna skulle utlämnas och följde de givna anvisningarna, varvid varorna utlämnades till Örebrobolaget utan att någon fullmakt att ta emot varorna uppvisades. Levinbolaget krävde ersättning av ASG som transportör. I den av *Högsta domstolen* fastställda domen från rådhusrätten uttalades att oavsett om Levinbolaget hade haft någon affärslokal i Örebro så hade ASG inte haft rätt att lämna ut godset till Levinbolaget som mottagare, eller behörig företrädare för detta. Ersättning utdömdes därför till Levinbolaget.

Hur strängt utlämningsansvaret är har inte klarlagts i praxis. Det har dock antagits att en sträng norm bör anläggas.[283] I fallet *Undertransportör Beiron* NJA 1950 s. 575 uttalade således domstolarna beträffande denna fråga att ASG inte kunde befrias från ansvar enbart på den grunden att mottagaren inte hade lokal på destinationsorten.

I fallet väckte ASG talan mot Beiron eftersom det var denne som rent faktiskt lämnat ut godset. Denne ålades dock inte något ansvar gentemot ASG eftersom han hade frågat ASG om hur leveransen skulle gå till och vidtagit de åtgärder som kunde krävas innan han lämnade ut godset. Möjligen kan man dra vissa slutsatser beträffande ansvarets stränghet på grund av vad som uttalades i regressmålet. Emellertid finner jag det osannolikt att Beiron hade gått fri för det fall transportkunden riktat talan mot denne. Högre krav hade då ställts som jag ser det.

Också nyare nordiskt praxis har frågan varit uppe till bedömning.[284] Domstolarna har i dessa fall resonerat lite olika.

I fallet *Sötsakerna* HD 1993:118 hade sötsaker transporterats till olika mottagare i Uleåborg. Där hämtade en tidigare agent för avsändaren varorna varefter de försvann. Avsändaren fick ingen betalning och agenten blev senare dömd för bedrägeri. Avsändaren krävde ersättning av transportören. *Högsta domstolens* majoritet konstaterade att avsändarens agent inte var antecknad som mottagare i fraktbrevet. Transportören hade inte med tillräcklig säkerhet kontrollerat att agenten alltjämt arbetade för avsändaren.

Det kan konstateras att Högsta domstolen i *Sötsakerna* HD 1993:118 inte ifrågasatte att fraktföraren lämnade ut varorna till avsändaren. Även om inte majoriteten explicit nämner det så hade inte mottagaren gjort sin rätt gällande varför förfoganderätten låg kvar hos avsändaren.[285] Vidare sattes aktsamhetskravet till en kontroll som med tillräcklig säkerhet fastställde att det var rätt mottagare.

I *Möbelfabrikören* UfR 1996 s. 336 (VL) hade möbler inte levererats till mottagaren utan till dennes agent. Agenten behöll pengarna varefter den säljande möbelfabrikören som avsändare framställde anspråk mot fraktföraren. *Vestre landsret* kom fram till att fraktföraren förfarit felaktigt och skulle betala ersätt-

---

[283] Clarke s. 114.

[284] *Sötsakerna* HD 1993:118 och *Möbelfabrikören* UfR 1996 s. 336 (VL). Jfr också det ovan berörda *Transportchef Korhonen* HD 1994:57.

[285] Sisula-Tulokas i Festskrift till Ramberg s. 446 f.

ning. Avsändarens krav ansågs inte underkastat det allmänna vårdansvaret kapitel IV CMR.

Av de redovisade fallen kan man alltså fastslå att utlämningsansvaret är strängt. För att närmare kunna avgöra hur ansvaret är utformat måste man undersöka hur olika moment i det allmänna vårdansvaret kan komma till användning på utlämningsskador. Jag skall i de följande avsnitten något redogöra för olika aspekter på detta.

11.10.9 Globalbegränsning

Inom sjörätten har fraktföraren genom de internationella konventionerna om godstransport påtagit sig ett relativt strängt ansvar genom det s.k. presumtionsansvaret. Detta skedde genom en kohandel som innebar att fraktförare fick rätt att begränsa sitt ansvar mot oväntade händelser. En del av denna begränsningsrätt framgår av 9 kap. sjölagen. Detta kapitel grundar sig på 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

Begränsningsmöjligheten gäller generellt i sjöfartsverksamhet. Ansvaret kan dock begränsas endast för skador som uppkommer i direkt anknytning till fartygets verksamhet. Det förefaller redan mot denna bakgrund som om globalbegränsningen inte kan åberopas till fraktförarens fördel.[286]

I praxis har frågan inte varit föremål för stor uppmärksamhet främst mot bakgrund av att kraven sällan uppgår till sådana belopp att globalbegränsning blir aktuell.[287] I det fall som jag funnit refererat har domstolen dock inte ansett att globalbegränsningen skall tillämpas.[288]

> I fallet *Leikvoll* ND 1957 s. 91 (Nordhordland) hade ett parti räkor sålts till en köpare kontant mot dokument. Trots detta utlämnade rederiet räkorna till en mottagare utan att konossementet uppvisades. Detta fanns hos en bank som finansierat köpet och skulle lämna ut konossementet mot betalning. Banken krävde ersättning av rederiet som invände att beloppet skulle begränsas. *Sorenskriverkontoren* fann[289] att globalbegränsningsregeln inte var tillämplig.

Slutsatsen beträffande globalbegränsningsregeln måste således bli att den inte tillämpas beträffande utlämningsansvaret i nordisk rätt.

---

[286] Brækhus i AfS 2 s. 154 och 156, Wetterstein s. 113 och Tiberg i Cargo Liability s. 176.

[287] Brækhus i AfS 2 s. 154.

[288] *Leikvoll* ND 1957 s. 91 (Nordhordland)

[289] Domstolen lutade sig mot en artikel av Brækhus i AfS 2.

11.10.10 Kolli- och kilobegränsning

Kolli- och kilobegränsning kom in i den internationella sjörätten inte bara för att skydda fraktföraren mot oväntade lastskadekrav utan också för att modifiera det tvingande ansvaret. Detta framgår t.ex. av att reglerna flöt in i Haagreglerna först vid slutförhandlingarna.[290]

Enligt nordisk doktrin verkar det vara helt klart att felaktigt utförd förfoganderättsanvisning eller felaktigt utlämnande hindrar fraktföraren från att åberopa kolli- eller kilobegränsningarna.[291] Till stöd för detta antagande kan man numera anföra en del praxis.[292]

> I fallet *Høegh Mouette* ND 1954 s. 373 (Oslo) utlämnades ett parti kulspetspennor i Lagos utan att något konossement presenterades. Utlämnandet skedde mot en garanti som emellertid visade sig vara förfalskad. Vissa av pennorna kunde med polisens hjälp återtas. Den rätte ägaren ville få ut den förlust som utlämnandet innebar. Rederiet invände att skadeståndsansvaret var begränsat enligt Haagreglernas bestämmelser om kilobegränsning. *Oslo byrett* fann att det inte fanns någon grund för att bortfraktaren skulle kunna gå fri från utlämningsansvaret och att denne skulle dömas att ge ut ett belopp motsvarande den förlust som drabbat den berättigade.

Tillämpningen i de nordiska domstolarna visar också att det inte spelar någon roll om fraktföraren åberopar konventionen, lagen eller begränsningsregler i det enskilda avtalet.[293] I intet fall har fraktföraren nämligen haft framgång med en invändning om begränsning.[294]

Beträffande andra transportslag än sjötransporter är bilden inte lika klar. Vid felaktigt utförd förfogandeanvisning har fraktföraren i artikel 32(3) CIM 1980 tillagts en möjlighet att begränsa sitt ersättningsansvar enligt den allmänna begränsningsregeln i artikel 40. Någon motsvarande rätt till begränsning finns inte vid inrikes järnvägstransport eller landsvägstransport. Huvudfrågan är om man, jämte reglerna om ersättning för felaktigt förfogande, kan använda beräkningsreglerna för godsskada och dröjsmål eller om ansvaret är obegränsat.

Som jag förstår diskussionen kring denna fråga är det avgörande huruvida det är fråga om olika typer av skada vid förfogande respektive transportskada. Transportskador under artikel 17 ff. CMR skulle vara att

---

[290] Selvig, Unit Limitation s. 30.

[291] Brækhus i AfS 2 s. 154 f. och 156 och Selvig, Grenseland s. 79, Selvig, Unit Limitation § 4.34 och Tiberg i Cargo Liability s. 172 ff.

[292] *Høegh Mouette* ND 1954 373 (Oslo), *Oslofjord* ND 1956 s. 83 (Oslo) och *Tiber* ND 1967 s. 53 (Oslo).

[293] Beträffande det senare se *Oslofjord* ND 1956 s. 83 (Oslo) och *Tiber* ND 1967 s. 33 (Oslo).

[294] Det kanske skall lämnas en brasklapp med tanke på fallet *Vinstra* ND 1923 s. 641 (NH) där ansvaret begränsades till fakturabeloppet med hänsyn till en klausul i ett konossement.

uppfatta som hörande till sakskador eller följdskador till dessa. På detta sätt skulle ersättningen enligt artikel 12(7) CMR utesluta tillämpning av ersättningsreglerna för transportskador och begränsning skulle inte ske.

Praxis kring frågan om det är möjligt att begränsa krav som hänför sig till felaktigt utförda förfogandeanvisningar eller utlämningsfel vid inrikes järnvägstransport eller landsvägstransport är något vacklande. Den hänför sig till olika europeiska länder och det kan därför vara svårt att uttala sig huruvida nordiska domstolar skulle tillåta begränsning.

> I fallet ETL 1985 s. 349 (BGH), vilket refererats ovan,[295] hade godset transporterats vidare och lämnats ut trots avsändarens anvisning om att transporten skulle avbrytas. *Bundesgerichtshof* ansåg att skadan i sin helhet utgjorde en förlust av godset. Därför tillämpade man reglerna om ersättning för förlust, skada eller dröjsmål i artikel 17 ff. CMR. Särskilt kan framhållas att reglerna om begränsning av skadeståndet tillämpades.

I ett annat fall[296] från lufträttens område har Bundesgerichtshof uttalat sig i samma riktning och inte uteslutit tillämpning av begränsningsreglerna.

> I fallet ZLW 1977 s. 79 (BGH) hade en avsändare fått ut pengar från köparen på grund av att ett fraktbrev utställts utan att godset avlämnats för transport. När avsändaren gick i konkurs kunde köparen inte återfå köpeskillingen. I talan mot fraktföraren ansåg *Bundesgerichtshof* att den skada som köparen åsamkats falla enbart inom reglerna i artikel 12(3) Warszawasystemet, vilken kan sägas stämma överens med artikel 12(7) CMR, varför det inte kunde bli fråga om någon begränsning.

I ytterligare andra fall[297] har man ansett att det inte föreligger någon konkurrens mellan de båda sätten att beräkna skadan. Det skall uppmärksammas att man i den refererade nordiska praxis som finns att tillgå inte varit främmande att betrakta ersättningsansvaret som obegränsat. Detta skedde i det ovan anförda fallet *Möbelfabrikören* UfR 1996 s. 336 (VL). Där anförde domstolarna att avsändarens krav inte var underkastat kapitel IV CMR och begränsning enligt CMR skulle därför inte tillåtas.[298]

Uppdelningen i olika skador som gjorts i praxis mellan reglerna i artikel 12(7) och 17 ff. CMR kan förefalla problematisk. Emellertid kan man mot bakgrund av praxis fastställa att olika förhållningssätt är möjliga.

Om man finner att en skada faller enbart under reglerna om förfoganderätt eller utlämningsansvar föreligger ingen begränsningsmöjlighet.[299] Detta tycks vara den allmänna utgångspunkten. Skälen för detta synsätt

---

[295] Avsnitt 11.6.4.

[296] ZLW 1977 s. 79 (BGH), vilket refererats i avsnitt 11.10.6.

[297] TranspR 1985 s. 13 (OGH).

[298] Se också det liknande fallen *Thermo Scandia* UfR 1990 s. 240 (DH) och *Cobra Scandinavia* UfR 1996 s. 596 (ØL).

[299] Loewe i ETL 1976 Rn. 124, Temme i Thume Art. 12 Rn. 52 och 55, jfr Thume i Thume Art. 17 Rn. 70, Herber & Piper Art. 12 Rn. 40, Meyer-Rehfueß s. 160, Hill & Messent para. 5.8 och Clarke s. 96.

grundar sig på i) begränsningsregeln finns i särskilda regler om ansvaret för vårdansvaret, ii) begreppet skada kan inte ges samma innebörd i olika regler samt iii) järnvägskonventionen, på vilken CMR bygger, innehåller en begränsningsregel; att sådan inte tagits med i andra regler måste ha skett med avsikt.

Om man är av den åsikten att skadan faller under både reglerna om förfogande och under transportansvaret, skulle man kunna tänka sig tillämpning av också dessa regler. Detta speglar såvitt jag förstår den inställning som praxis intagit. Det tycks också finns antydningar om att de sistnämnda reglerna kan användas generellt.[300]

För det fall man menar att utlämningsansvaret utesluter tillämpning av andra regler vid beräkning av ersättningen kan man också tänka sig att tillämpa nationella regler.[301] Utgångspunkten för denna ståndpunkt är att begränsningsfrågan lämnats oreglerad i konventionen.

I svensk rätt finns i 19 § vägtransportlagen, vilken närmast motsvarar reglerna i artikel 12(7) CMR, en regel upptagen som utsäger att fraktföraren har rätt att begränsa sin ersättningsskyldighet för det fall en anvisning om förfogande inte utförts på ett riktigt sätt. Förarbetena till denna bestämmelse är av intresse för att belysa den osäkerhet kring hur regeln i konventionen skall tolkas. Den utredning som hade till uppgift att överväga regler för godsbefordran på väg uttalade i sitt första betänkande[302] beträffande begränsningsmöjligheten följande. "Ehuru särskilt stadgande härom icke finnes upptaget i konventionens art. 12 – i motsats till vad förhållandet är i art. 11 tredje stycket – och ej heller i förevarande paragraf, torde man kunna utgå från att fraktförarens ansvarighet enligt paragrafen är begränsad på samma sätt som hans ansvarighet enligt sista stycket av 14 §." Detta uttalande är nog så klart beträffande utredningens ståndpunkt i frågan. Tydligen har säkerheten beträffande riktigheten av den egna slutsatsen försvagats allt eftersom arbetet framskred. I det senare betänkandet som utredningen lämnade ansåg sig utredningen[303] inte kunna vidhålla sin tidigare ståndpunkt. Man uttalar vidare att det fanns mycket som talade för att ersättningen skulle bestämmas på samma sätt oavsett på vilken grund ersättningsskyldigheten uppkommit. Men över huvud taget är resonemanget mera nyanserat och tar hänsyn till olika situationer där det föreligger konkurrens mellan olika regelverk. Trots denna diskussion föreslogs ingen uttrycklig regel i förslaget till lagtext. Departementschefen gick på samma linje och någon uttrycklig regel togs inte in i lagrådsremissen.[304] Däremot menade departementschefen att den slutsats som utredningen kommit till, nämligen att ansvaret var obegränsat, måste anses vara tveksam. Emellertid överlämnades frågan till rättstillämpningen. Lagrådet fick därmed anledning att ta upp frågan.[305] Först konstaterade man att analog tillämpning av andra regler om

---

[300] Maccarone i Theunis s. 75.

[301] Clarke s. 96 i not 45. Se också hänvisningar hos denne i not 42.

[302] SOU 1966:36 s. 50.

[303] SOU 1972:24 s. 50.

[304] Prop. 1974:33 s. 92.

[305] Prop. 1974:33 s. 184.

begränsning inte kunde komma ifråga vid felaktigt utförd anvisning. Emellertid såg man att det fanns sakliga skäl för att ha en begränsning också vid sådana fel. En sådan begränsningsregel skulle dock vara nödvändig att införa uttryckligen. Departementschefen menade att vad Lagrådet anfört föranledde att en uttrycklig regel skulle infogas i lagen.[306] Ett skäl som anfördes var rättslikheten mellan landsvägs- och järnvägstransporter. I 19 § vägtransportlagen har därför införts en regel som utsäger att ansvar som en fraktförare kan åläggas har han rätt att begränsa. Genom detta kommer begränsningsreglerna till användning också vid skador som täcks enbart av reglerna om förfoganderätt.

11.10.11 Preskription

Förhållandet mellan utlämningsansvaret och de särskilda ansvarsreglerna om vårdansvaret har ställts på sin spets främst i fråga om preskriptionsfristens tillämpning. Här finns en tydlig äldre praxis att tillgå. Emellertid måste man något ha klart för sig bakomliggande rätt och den rättsutveckling som skett under 1900-talet.

Preskriptionsreglerna i 238 § 1891 års sjölag gjorde en distinktion mellan ersättning på grund av skada eller förlust av gods och annan skada. För den förra typen av skada var preskriptionstiden ett år medan den för den senare var dubbelt så lång eller två år. Några övriga gränsdragningsproblem fanns inte eftersom det var klart att fordran oavsett vad den grundades på också hade panträtt i fartyg och last.[307] Den enda fråga som måste avgöras var om utlämningsansvaret skulle preskriberas inom ett eller två år.

Mot denna bakgrund avsades en del äldre domar som är av intresse.[308] Domarna går i stort sett i samma riktning med ett års preskriptionstid. Däremot togs ett eget grepp på saken i *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH), som avgjordes av svenska domstolar, och preskriptionsregeln om ett år ansågs inte omfatta utlämningsansvar.

I det ovan redovisade fallet *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH)[309] en last utlämnats utan att konossementet uppvisats. Den rätte innehavaren instämde först kaptenen på fartyget och senare också rederiet. Rederiet invände att fordran mot rederiet var preskriberad. I den av *Högsta domstolen* fastställda hovrättsdomen uttalades att mottagarens anspråk mot rederiet inte kunde vara underkastat den kortare preskriptionstiden om ett år.

---

[306] Prop. 1974:33 s. 192.

[307] Brækhus i AfS 2 s. 155.

[308] *Serla I* ND 1909 s. 289 (SH), *Esbjerg* ND 1912 s. 367 (DH), *Bothnia* ND 1923 s. 189 (SøHa), *Spanskelinjen* ND 1925 s. 465 (NH) och *Salonica* ND 1925 s. 467 (NH). Jfr det säregna fallet *Stromboli* ND 1922 s. 94 (Oslo) som dock inte rörde sjöpant varför inte preskriptionsreglerna i 283 § kunde tillämpas.

[309] Avsnitt 11.9.2.

I de andra skandinaviska länderna befästes dock genom avgörandena i *Esbjerg* ND 1912 s. 367 (DH), *Bothnia* ND 1923 s. 189 (SøHa), *Spanskelinjen* ND 1925 s. 465 (NH) och *Salonica* ND 1925 s. 467 (NH) att ansvaret var att hänföra till "förlorat" gods och att man inte kunde inlåta sig på att göra en uppdelning mellan huruvida godset var utlämnat till en okänd eller en känd person. Den ettåriga preskriptionstiden skulle därför gälla.

Vid den tiden var arbetet med en internationell konvention om ansvar för lastskada som mest aktuell. I den konvention som först antogs,[310] liksom i det senare tillägget och i den efterföljande konventionen, infördes korta preskriptionstider.[311] Reglerna sades i första konventionen omfatta "all liability whatsoever in respect of loss or damage". Detta uttryck var emellertid inte problemfritt i samband med utlämningsansvaret.[312]

Mot bakgrund av de ändringar som skedde genom införandet av Haagreglerna i sjölagen kritiserade Brækhus i en artikel[313] den äldre praxis som hade förekommit i Norge och Danmark.[314] Kritiken anfördes utifrån ett system- och konsekvensresonemang som innebar att man inte kunde tolka termen "förlust" av lasten på tre olika sätt beroende på i vilken paragraf denna dök upp. Kritiken avsatte sina spår i både praxis[315] och doktrin.

> Ett intressant fall mot bakgrund av Brækhus artikel är *Bergsto* ND 1957 s. 458 (Bergen). I fallet hade en motorcykel transporterats under ett kustfølgebrev. (Detta dokument används på den norska kusten och representerar inte godset som ett konossement.) Motorcykeln lämnades ut till en mottagare som inte hade betalat avsändaren. Avsändaren vände sig på grund av detta mot redaren som dock invände bl.a. att kravet preskriberats. *Byretten* yttrade i preskriptionsfrågan följande. "Som begrunnelse for at visse bestemmelser som gjelder for forsettlig utlevering til ulegitimert mottager, viser og henholder man seg till professor Brækhus's artikkel i Arkiv for Sjørett...." Tydligare anvisning om att domstolen tagit intryck av doktrin kan inte lämnas.

Mot bakgrund av den svängning som sålunda kan sägas ha kommit i dagen förespråkade många rättslärda att det inte skulle anses föreligga någon särskild ettårig preskriptionsfrist vid felaktigt utlämnande.[316] Sådant var läget fram i vart fall till sjölagsändringarna under 1970-talet. Vid dessa inträffade dock något som ytterligare förskjutit positionerna i nordisk rätt.

---

[310] Artikel 3.6 (1) och (3) Haagreglerna med ettårig preskriptionstid.

[311] Artikel 3.6 (1) och (3) Haag-Visbyreglerna med ettårig preskriptionstid och artikel 19 och 20 Hamburgreglerna med tvåårig preskriptionstid.

[312] Se vidare strax nedan om den fortsatta utvecklingen inom konventionsarbetet.

[313] Brækhus i AfS 2 s. 155 f.

[314] Brækhus i AfS 2 berörde dock inte det svenska fallet.

[315] *Bergsto* ND 1957 s. 458 (Bergen).

[316] Förutom Brækhus i AfS 2 kan här hänvisas till Grönfors, Godsbefordran s. 297, Tiberg, Exporträtt 2 s. 68 och Wetterstein s. 118. Jantzen s. 451 hänvisar dock till de äldre rättsfallen.

Arbetet med att införa behövliga ändringar i Haagreglerna hade kommit till en paus. Genom tillägget kom Haag-Visbyreglernas preskriptionsbestämmelse att omfatta "all liability whatsoever in respect of the goods" i stället för "in respect of loss or damage". Detta tillägg var avsett att fånga upp också utlämningsansvaret under den ettåriga preskriptionsfristen.[317]

När ändringarna i form av Haag-Visbyreglerna skulle införas i den nordiska sjölagen på 1970-talet framkom olika synpunkter. I Sverige och Finland förslogs en regel som innebar en ettårig preskriptionsfrist på fordran på grund av att last gått förlorad eller förstörts eller för annan förlust rörande lasten.[318] Det framgår klart att man inom departementet var på det klara med att konventionens preskriptionsregel troligen omfattade också utlämningsansvaret.[319] I Norge och Danmark ville man vara på den säkra sidan och utformade en särskild regel just för preskriptionstiden för fordran på grund av felaktig utlämning av gods. Den angavs till ett år.[320] Det sagda fick till följd att de nordiska sjölagarna kom att utformas på olika sätt på denna punkt. Fältet var alltså öppet i Sverige och Finland för att testa vilken tid som gällde för preskription av fordran på grund av utlämningsansvaret.

Prövningen kom att ske i Sverige i två fall som var uppe till bedömning samtidigt.[321] Avgörandena går i samma riktning och fastslår att en fordran på ersättning som grundas på utlämningsansvaret preskriberas inom ett år liksom vid annat lastskadeansvar. Det skall tilläggas att prövningen skedde enligt den lydelse som fanns i 1891 års sjölag men motsvarande regler finns i 19 kap. 1 § (501) sjölagen.

> Här kan *Tor Caledonia* ND 1996 s. 53 (SH) få belysa hur domstolarna resonerade sig fram till att det skulle vara fråga om ettårig preskriptionstid. I fallet skeppades varor från Helsingborg till Immingham. Varorna stuvades i en container och togs ombord på fartyget varefter det utfärdades ett ombordkonossement. Detta daterades dock inte varför rembursbanken vägrade att inlösa det. Trots detta utlämnades varorna till köparen som alltså inte kunde visa upp konossementet. Säljaren krävde ersättning av rederiet som dock invände att kravet var preskriberat. *Högsta domstolen* yttrade efter att ha gått igenom förarbetena till preskriptionsreglerna att det trots uttalanden i förarbetena till lagen och konventionen var möjligt att tolka uttrycket "en last har gått förlorad" så att det även gällde det fall där gods hade utlämnats utan att konossementet i

---

[317] Beträffande konventionstolkningen kring Haag-Visbyreglerna kan hänvisas till Diamond s. 231 och 256 som beskriver utvecklingen och är för ettårig preskriptionstid, medan Tetley, Cargo Claims s. 684 f. är mot ettårig preskription.

[318] Se t.ex. SOU 1972:10 s. 25 och 66.

[319] Prop. 1973:137 s. 45.

[320] Se t.ex. NOU 1972:11 s. 24 och Støvring s. 19 f.

[321] Fallen finns redovisade i *ShinnFu* ND 1995 s. 51 (Göteborg) och *Tor Caledonia* ND 1996 s. 53 (SH). Det förra avskrevs i hovrätten efter att det återkallats sedan Högsta domstolen dömt i det senare.

original företetts. Den ettårig preskriptionstiden omfattade därför utlämningsansvaret.

Det som är särskilt intressant med *ShinnFu* ND 1995 s. 51 (Göteborg) och *Tor Caledonia* ND 1996 s. 53 (SH) är att avgörandena går tillbaka på en tolkning huruvida utlämningsansvaret kan inordnas under uttrycket en last gått förlorad eller skadats. Man är således tillbaka till att behandla utlämningsansvaret som om det vore en del av vårdansvaret. Detta leder åter till att man får konsekvensproblem i den svenska lagen, som dock motsvaras av samma problem i konventionen.[322]

Den svenska inställningen är acceptabel vad gäller det slut som domstolarna kom till. Däremot är motiveringen enligt min mening olycklig genom att man sammanblandar utlämnings- och vårdansvaret. Man får också en olycklig systematisk skillnad mellan de olika nordiska länderna som strider mot rättslikheten i övrigt på sjörättens område. Genom att man i Norge och Danmark infört en särskild preskriptionsregel för utlämningsansvaret har man i dessa länder markerat att utlämningsansvaret är skilt från vårdansvaret.

Enligt min mening hade det varit bättre om domstolarna i Sverige också angett att det endast var vid avgörande av preskriptionsfrågan som det synsättet domstolarna anlade kunde komma att tillämpas. Enligt min mening är det möjligen i denna inskränkta mening fallet skall tolkas. Det klaraste är dock att direkt i lag ange att utlämningsansvaret också följer en ettårig preskriptionstid och på det sättet markera att utlämningsansvaret i övrigt står fritt från vårdansvaret.

11.10.12 Fraktförarens regressmöjlighet

Som ovan framgått ansvarar fraktföraren vid sjötransporter för felaktigt utlämnande oberoende av om det finns möjlighet att söka ersättning från den som varorna utlämnats till. Frågan är då om fraktföraren också kan söka regress mot mottagaren till vilken lasten utlämnats. Detta har varit föremål för prövning i en del nordiska fall.[323]

Det första fallet är *Bjällbo* ND 1900 s. 280 (SH) där en redare av en rysk domstol ålagts att utge ersättning till en befraktare eftersom redaren utlämnat godset till en angiven mottagare utan att denne uppvisat konossementet. Redaren vände sig därefter mot mottagaren för att av denne utfå ersättning. *Högsta domstolen* kom dock fram till att rederiet inte var berättigad till ersättning från

---

[322] Det kan tilläggas att ettårsgränsen tillämpats i amerikansk praxis *Hysong* v. *American President Lines* (SDNY) 1991 AMC 2894 och *Unimac Co. Inc.* v. *Ocean Sevice Inc.* (11 CA) 1995 AMC 1484.

[323] *Bjällbo* ND 1900 s. 280 (SH), *America* ND 1928 s. 388 (SH) och *Leikvoll* ND 1957 s. 91 (Nordhordland).

mottagaren eftersom denna vid mottagandet var i god tro beträffande annans bättre rätt och att betalning erlagts till den som leveransen beställts från.

I det ovan redovisade *Falkenbergs järnväg II* NJA 1925 s. 1[324] gällde frågan dock huruvida regress var möjlig.

Sedan järnvägen i *Falkenbergs järnväg II* NJA 1925 s. 1 utgivit ersättning till innehavaren av dubletten (Kaffebolaget) krävde järnvägen i sin tur på arbetsrättsliga grunder att stationsinspektorn Crona skulle ersätta den för vad som hade utgivits. Crona som ålades att betala till järnvägen stämde därefter Industriaktiebolaget för att få ut vad han nödgats utge till järnvägen. *Högsta domstolen* fann att Industriaktiebolaget genom sin åtgärd att omdestinera godset utan att inneha fraktsedelsdubbletten måste anses ha åtagit sig att ersätta järnvägen för den förlust som den kunde åsamkas genom att följa nämnda omdestinering. Crona skulle då också ha rätt till ersättning för vad han utgivit till järnvägen.

Järnvägen kunde på arbetsrättsliga grunder vända sig mot sin stationsinspektor som i sin tur med järnvägens rätt kunde vända sig mot avsändaren som inte visat upp fraktsedelsdubbletten. På så sätt kom avsändaren att hållas slutligt skyldig för den skada som det felaktiga förfogandet orsakat.

Här måste dock uppmärksammas att det finns exempel inom den internationella järnvägsrätten på att man inte alltid kan anta att avsändaren är medansvarig.[325]

I ett fall, rapporterat i BdT 1976 s. 364 (Cour de Cassation), hade fraktföraren på grund av ett telefonmeddelande från avsändaren utfört en order om förfogande. Förfogandet bestod i att godset lämnades ut till en annan än den i fraktbrevet upptagne mottagaren. Förfogandet hade inte följt föreskrifterna i fördraget genom att fraktsedelsdubbletten inte uppvisats för fraktföraren. Fraktföraren blev således skadeståndsskyldig (enligt nuvarande artikel 30[3] CIM 1980). Underinstansen antog vidare i sin dom att det förelåg ett medverkansansvar för avsändaren. Detta grundades på att skadan inte kunde ha inträffat utan att avsändaren medverkat till det regelstridiga förfogandet. Efter överklagande från avsändaren undanröjdes dock detta avgörande.

Resonemanget i fallen utgår från att en bedömning skall göras beträffande mottagarens vårdslöshet. Man får då anta att en avsändare som begärt att järnvägen skulle följa en förfogandeanvisning utan att visa upp avsändarexemplaret av fraktsedeln eller godskvittot handlat vårdslöst.[326] Har mottagaren varit i god tro skall dock inte regressanspråket leda fram. Detta framgår såväl av *Bjällbo* ND 1900 280 (SH) som *America* ND 1928 s. 388 (SH) där det inte kunde visas att mottagaren vetat om annans rätt på grund av överlåtelse. I fallet *Leikvoll* ND 1957 s. 91 (Nordhordland) tilläts regrestalan men den bifallande domen kan nog tillskrivas det faktum att mottagaren inte bestred att bolaget ådömdes ansvar.

---

[324] Avsnitt 11.8.3 och 11.10.6.

[325] BdT 1976 s. 364 (Cour de Cassation)

[326] Abraham I Art. 12 Rn. 8.

12 När stoppningsrätten upphör under en godstransport

12.1 Slutpunkt och utövande av stoppningsrätt

I detta avsnitt skall jag gå vidare med undersökningen av förhållandet mellan stoppningsrätten och förfoganderätten under en godstransport. När fraktföraren har godset i sin vård är förfoganderätten det medel som finns till hands för att någon annan skall kunna råda över godset under transporten. Framställningen i kapitel 11 visar att fraktföraren drabbas av ett skadeståndsansvar om han eller hon felaktigt utför en förfoganderättsanvisning eller felaktigt utlämnar lasten. Här skall jag gå vidare med frågan huruvida säljarens rätt att stoppa skall anses innefattas i reglerna om förfoganderätt. Om så är fallet innebär det att stoppningsrätten upphör redan när säljaren förlorar sin förfoganderätt. Finner man däremot att stoppningsrätten ligger utanför förfoganderätten måste man gå vidare och undersöka var gränsen för säljarens möjlighet att utnyttja stoppningsrätten ligger.

För att belysa dessa frågor kommer jag att göra en genomgång av den praxis som finns beträffande stoppningsrättens slutpunkt i samband med en godstransport. Jag uppmärksammar de möjligheter som finns att anskaffa transportrum och vilken betydelse de olika möjligheterna har för stoppningsrättens fortbestånd. Vidare kommer jag att följa lastens väg från avsändningsorten, över i transportfasen för att slutligen uppehålla mig vid förhållandena på bestämmelseorten för att närmare kunna avgöra när stoppningsrätten upphör.

12.2 Fraktförarens ställning som mellanman

Med ett synsätt som det nordiska, där det avgörande momentet för stoppningsrättens upphörande är överlämnandet av godset till köparen, är det av vikt att undersöka vilken roll fraktföraren har. Fraktföraren är i förhållande till parterna i köpeavtalet att se som en tredje man. Detta innebär att någon möjligen skulle kunna hävda att en motsvarande argumentering kring

stoppningsrättens slutpunkt[1] som då varor överlämnats till en tredje man i allmänhet också skulle appliceras när gods överlämnats till fraktföraren. Emellertid är detta inte möjligt.

Det kan till en början konstateras att när godset överlämnats till en tredje man så har varken säljaren eller köparen direkt tillgång till godset. Den direkta vården har ju tredje man. Frågan är om fraktförarens vård skall tillgodoräknas någon av parterna. Om ett motsvarande resonemang som beträffande andra tredje män skall kunna tillämpas krävs att man kan peka ut fraktföraren som säljarens eller köparens ombud.[2] Detta innebär att fraktförarens ställning måste undersökas.

12.2.1 Självständiga fraktförare och stoppningsrätt

Fraktföraren är normalt en från parterna fristående person som driver transportrörelse. Detta innebär att fraktföraren under transporten blir en länk mellan sin avtalspart avsändaren och mottagaren av godset. Det är också så att transportören enligt avtalet får förpliktelser gentemot både avsändaren och mottagaren. Fraktförarens ställning i dessa avseenden innebär att han eller hon inte kan identifieras med någon av parterna i köpförhållandet.[3] Fraktföraren är vad man brukar kalla en självständig transportör.[4]

Fraktförarens självständighet kan förklaras på flera sätt. Den kan grundas på transportavtalets natur och framgår bland annat av reglerna om förfoganderätt. Genom att denna rätt pendlar mellan avsändaren och mottagaren får fraktföraren skyldigheter mot båda dessa. Självständigheten har också tillagts särskild betydelse inom köprätten. Detta framgår t.ex. av 7 § köplagen.

Inom teorin har man lagt ned stor möda på att förklara transportavtalets natur. Avtalet ingås mellan två parter. Dessa är fraktföraren och avsändaren. Men lasten skall ju förflyttas från ett ställe till ett annat och där skall en mottagare finnas för att ta emot godset. Hur skall man – när mottagare och avsändare inte är samma person – förklara mottagarens rätt att

---

[1] Se om detta synsätt avsnitt 9.7.3.

[2] I amerikansk rätt gäller samma regel *Malone Enterprises* 38 UCC Rep. Serv. 498, men det kan hända att fraktföraren betraktas som köparens ombud om han tillkännagivit det *Danjee* v. *Adressograph Multigraph* 28 UCC Rep. Serv. 686.

[3] I NOU 1972:20 s. 311 uttalas att fraktföraren i stoppningssammanhang enligt fast praxis representerar säljaren. Det bör understrykas att detta uttalande inte kan göras generellt utan endast gäller i samband med stoppningsrätt. Se dock mera generellt Truyen i TfR 1990 s. 351. Uttalandet av Truyen kan endast gälla för andra tredje män än självständiga fraktförare.

[4] Se Grönfors, Successiva transporter s. 103, jfr *Passiv identifikation* NJA 1955 s. 102 (112).

få ut godset? Detta svårlösta problem innebar att man i en del länder stannade för att konstatera att transportavtalet endast hade två parter och verkningarna inte kunde sträcka sig längre än till parterna eller av dessa befullmäktigade personer.[5] Fraktföraren hade förpliktelser endast i förhållande till sin avtalspart. Denna hårda anknytning till avtalets subjektiva verkningar är dock inte hållbar i längden.[6]

Bland kontinentala författare framkom tidigt en vilja att förklara mottagarens rätt utan hänvisning till den stelbenta tvåpartskonstellationen. Redan tidigt försökte man förklara mottagarens rätt på annat sätt.[7] Detta skedde framgångsrikt[8] med hjälp av penninganvisningen som jämförelseobjekt. Denna utgår från att en person anvisar en annan, som accepterar att betala till en tredje. Likheten med transportlöftet är påfallande. Förklaringen fick också stort genomslag och finns med som delförklaring till transportavtalets natur enligt sjölagen.

> Varianter på liknande tema kan man finna genom teorier om överlåtelse av fordran, dvs. cession. Genom utställande av konossementet ersätter detta fraktavtalet och härigenom kan överlåtelse ske till en ny innehavare av konossementet. Kring denna grundsyn kan man säga[9] att sjölagen är uppbyggd.[10] Ytterligare en konstruktion som anförs är avtalet till förmån för tredje man.[11] Denna teori innebär att man ser avtalet så att avsändaren ingår ett avtal till förmån för mottagaren. Emellertid uppkommer vissa problem vid denna konstruktion eftersom avtal till förmån för tredje man inte kan vara betungande för tredje man. Vid transportavtal kan man fråga sig varför mottagaren under sådana förhållanden skall betala frakt. Slutligen har vi modellen med trepartsavtalet. Det krävs tre parter för att fullgöra ett transportavtal. Varför inte då öppet erkänna att avtalskonstruktionen existerar?[12] Att det i vissa fall endast finns två parter spelar ingen roll för modellen eftersom man då tillämpar vanliga regler om avtalets subjektiva verkan.

Oavsett vilken förklaringsmodell man säger sig ansluta sig till, utom den som fasthåller vid avtalets subjektiva begränsningar, måste slutsatsen bli att fraktföraren inte kan betraktas som vare sig den enas eller den andras fö-

---

[5] Så resonerade man i England och USA under inverkan av den så inflytelserika privity-läran. Angående frågan om avtalets verkningar i förhållande till andra än parterna i skandinavisk rätt, se de nyligen utgivna Zackariasson *passim* och Ulfbeck *passim*.

[6] Se numera för engelsk rätt COGSA 1992.

[7] Se avsnitt 11.3.2 (ii).

[8] Hammarskjöld s. 160 ff. gör en omfattande genomgång. Se från senare tid Steneby s. 46-74.

[9] Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta s. 91 och Grönfors, Fraktavtalet s. 46.

[10] NJA II 1936 s. 521.

[11] Se från början av förra seklet Lundstedt. Se också Adlercreutz s. 140. Tiberg har i föreläsningskompendium vid Göteborgs universitet också förespråkat denna teoretiska modellbyggnad.

[12] Jfr Grönfors senast i Avtalsgrundande rättsfakta s. 89-94 och Cashmore *passim*.

reträdare. Den som skall utföra transporten är således en verkligt självständig transportör.[13]

12.2.2 Vem som anlitat fraktföraren saknar betydelse för utövandet av stoppningsrätten

Utgångspunkten enligt de köprättsliga regelverken är att avtalet ingås med den underförstådda utgångspunkten att köparen har att hämta den sålda varan hos säljaren, s.k. hämtningsköp. Emellertid kan enligt dispositiv rätt säljaren åta sig att transportera varorna till köparen eller en viss sträcka, s.k. transportköp. Försiggår transporten inom ett område som säljaren normalt brukar ombesörja transporter av liknande varor kallas det platsköp och om transporten går utanför detta område distansköp. Reglerna beträffande sådana köp – vilka brukar betecknas som enkla transportköp om de inte är klausulerade – framgår av 6 och 7 §§ köplagen, 4-8 §§ konsumentköplagen och artikel 31 CISG.

Genom leveransklausuler i köpeavtalet regleras vanligtvis vem av parterna som har att ansvara för att transport anordnas och betalas. På detta sätt kompletteras eller förändras de dispositiva reglerna i köplagen beträffande hämtnings- respektive enkla transportköp. I INCOTERMS gör man en skillnad mellan fyra olika grupper av termer.

E-villkoret innebär i stort sett detsamma som hämtningsköpet. Inget är sagt om transporten och därför utgår man från att köparen, om han eller hon så önskar, kan transportera godset vidare på eget bevåg.

Vad sedan gäller leveransklausulerna finns flera varianter. En grupp är F-villkoren. I dess ursprungliga raka[14] mening innebär FOB-villkoret att det är köparen som åläggs att anordna och betala transporten. Man kan genom regleringen skilja mellan några där den klassiska och den utökade varianten ålägger säljaren vissa funktioner[15] men inte betalningsansvaret för transporten. Sammanfattningsvis är således köparen också enligt denna grupp ansvarig för att ett transportkontrakt ingås.

Det klassiska transportköpet kan sägas innebära att säljaren anordnar transporten och allt som hör till den. De olika varianterna samlas under C-villkoren i INCOTERMS. Säljaren åläggs enligt klausulerna i denna grupp att föranstalta om huvudtransporten av den sålda varan. Om säljaren själv ingår avtalet blir också han eller hon avtalspart och således avsändare i förhållande till fraktföraren. Köparen blir normalt mottagare. Man får här

---

[13] Grönfors, Successiva transporter s. 102-103.

[14] I engelsk rätt används termen "straight".

[15] Se närmare Sassoon para. 431 ff.

fram det klassiska handelsmönster som till en början utbildades inom den internationella handeln.[16]

Den sista gruppen är D-villkoren enligt vilka säljaren har åtagits sig allt ansvar för transporten fram till bestämmelseorten.

Vad innebär nu dessa olika köp och villkorsgrupper i ljuset av stoppningsrätten? Det kan konstateras att så länge säljaren anlitar transportör eller själv kör ut varorna till köparen har säljaren kvar stoppningsrätten. Varorna kan under sådana förhållanden inte sägas ha lämnats ut till köparen. Men förhåller det sig också så i de fall där köparen har att ansvara för transporten?

I de fall köparen själv med eget transportmedel hämtar godset är det naturligt att säga att stoppningsrätten upphör.[17] Varan har ju genom lastningen lämnats ut till köparen.[18] Skall detsamma anses gälla när köparen anlitar en självständig fraktförare för att utföra transporten? Det är möjligt att argumentera för att fraktföraren, när han eller hon anlitas för att utföra en transport under ett hämtningsköp, agerar som köparens ombud och i så fall skall fraktföraren identifieras med köparen.[19] Emellertid har lagstiftning och praxis aldrig givit något stöd för en sådan inställning.

Redan vid tillkomsten av den skandinaviska köplagen uppmärksammades frågan om betydelsen av att det var den ena eller andra parten som anlitade fraktföraren.[20] Inom handelskretsar hade det ifrågasatts om inte godset skulle anses ha kommit i köparens besittning redan i och med dess inlastning i transportmedlet. Stoppningsrätten skulle då vara utesluten för säljaren. Med anledning av detta klargjordes i 62 § den skandinaviska köplagen att den omständigheten att fartyget befraktats av ena eller andra parten inte kunde medföra att fraktföraren var dennes ombud i den meningen att befraktaren kommit i besittning av godset.[21] Man framhöll inom kommittén att fraktföraren enligt modern transporträtt intog en neutral ställning i förhållande mellan avsändare och mottagare. Säljarens möjligheter att stoppa godset skulle därför inte påverkas av att köparen anlitat fraktföraren.[22]

Det andra stödet för att säljaren i ett läge där köparen har att svara för transporten finns i relativt färsk praxis.[23]

---

[16] Sassoon para. 2 ff.

[17] Almén § 62 i not 93.

[18] Vissa fall med olika befraktningsförhållanden berör jag i avsnitt 12.3.

[19] Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 170 f. är av denna uppfattning vid diskussion av hovrättsdomen i *Tedderfallet,* se ND 1982 s. 24 (Svea).

[20] Avsnitt 3.11.2 (ii).

[21] Heckscher s. 138 f., Ekeberg s. 15 och Almén § 62 vid not 87.

[22] NJA II 1906 s. 105. Något motsvarande uttalande gjordes inte för det fall godset hämtades med ett köparen tillhörigt fartyg. Se strax nedan.

[23] *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH).

> I *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH), som jag behandlar på flera ställen i detta arbete,[24] uttalade sig Högsta domstolen bl.a. i denna fråga. I här aktuellt avseende kan erinras att en dansk säljare sålde textilvaror till den svenske köpare Tedder "u franco Odense" Danmark. Innebörden av klausulen var att köparen hade att stå för transporten och alla kostnader i samband med denna från Odense.[25] Tedder anlitade sin mottagningsspeditör Transportkompaniet som i sin tur anlitade ett danskt biltransportföretag. Texilvaroma lades vid ankomsten till Borås in på köparens hemtagningsspeditörs varulager i Borås. Tedder försattes därefter i konkurs. När varorna låg på lagret gjorde säljaren gällande stoppningsrätt enligt 39 § och återkravsrätt enligt 41 § den skandinaviska (numera 61 § och 63 § fjärde stycket) köplagen. *Högsta domstolen* anförde att parternas uppfattning – att köparen hade att ombesörja transporten – inte innebar att fraktförarens omhändertagande av varorna också medförde att stoppningsrätten upphörde. Mot detta synsätt anfördes tre skäl. För det första anlitades en självständig fraktförare. För det andra åberopades regleringen i 166 § 1891 års (numera 13 kap. 57 § [307]) sjölag om att överlämnade av konossement inte medför att stoppningsrätten upphörde. Slutligen åberopade domstolen som tredje skäl för att säljaren kunde utnyttja stoppningsrätten den ovan omtalade regleringen i 62 § den skandinaviska köplagen.

Genom Högsta domstolens uttalande i *Tedderfallet* är det således fastslaget att stoppningsrätten kan åberopas oberoende av vem som anordnat transporten, åtminstone så länge den utförs av en självständig fraktförare. Högsta domstolens argumentering förbryllar dock något. Efter att ha konstaterat att godset togs om hand av en självständig fraktförare för vidare transport uttalas att detta inte ensamt är avgörande utan man har därefter att ta ställning till huruvida omhändertagandet skedde för köparens räkning med sådan verkan att stoppningsrätten upphört. Därefter hänvisar man till 166 § 1891 års sjölag och 62 § den skandinaviska köplagen för att konkludera med att godset "befann sig så att säga på neutral mark".

Enligt mitt synsätt är transportörens självständighet det avgörande skälet till att stoppningsrätten inte hade upphört. Hänvisningarna till lagrummet utgör endast stöd för att denna självständighet skall uppfattas få verkan också i samband med stoppningsrätt. Hur man än väljer att lägga upp sin argumentering kommer man till samma slutsats.[26]

---

[24] Se avsnitt 6.3.4 (iii), 12.9.2 och 16.6.3.

[25] Köpet var således i grunden ett hämtningsköp. Tiberg i SvJT 1993 s. 552 och Tiberg i Etudes en Mateesco-Matte, s. 127 hävdar att detta inte var fallet utan om ett FOB-köp. Denna uppfattning måste vila på en felskrivning enligt vad rättsfallsreferatet visar. I sitt utlåtande i målet (Stockholms tingsrätt, avd. 6, akt T 1050-77 aktbilaga 75) anger Tiberg att transporten skedde ufranco. Oavsett vilket av de båda villkor som gällde innebar det att köparen hade att stå för kostnaderna för transporten vilket parterna i målet var ense om. Se också Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 171, Herre i Minnesskrift till Almén s. 199 och Johansson i Marlus nr 240 s. 69.

[26] Här föreligger en stor skillnad mot amerikansk rätt där stoppningsrätten följer förfoganderätten, exempel på detta finns i *Kelemen* v. *Rimrock Corp.* 6 UCC Rep. Serv. 2nd 710 där en part inte ansågs ha rätt att stoppa när gods sänts iväg under FOB-villkor. Se däremot *Pester Refining* 2 UCC Rep Serv. 2nd 501.

I detta sammanhang skall framhållas att en framställningsteknik med skillnaden i hämtnings- och transportköp[27] inte är lämplig utan måste frångås när det gäller att beskriva stoppningsrättens slutpunkt under transport.[28] Vem som anlitat den självständige fraktföraren är alltså inte av betydelse för stoppningsrättens slutpunkt. Att det i andra sammanhang kan vara avgörande för stoppningsrättens slutpunkt att köparen anlitat en utomstående person spelar således ingen roll.

12.3 Betydelsen av olika former av befraktning

I lagen tas utlämnandet av varan till köparen som utgångspunkt för att avgöra när säljarens stoppningsrätt upphör. Mot denna bakgrund måste man undersöka vad olika ägar- och befraktningsförhållanden kan ha för inverkan. De olika befraktingsavtalen kan innebära en funktionsfördelning mellan bortfraktare och befraktare som påverkar stoppningsrätten. Vid skeppslega har legotagaren ett självständigt förhållande till kaptenen på fartyget. Man kan därför möjligen betrakta lastningen som ett utlämnande till köparen för det fall han eller hon också är legotagare.

Liknande frågor kan uppkomma även vid andra transportsätt. Vid lufttransporter finns t.ex. olika former av befraktningsavtal.[29] Här används dock ofta termerna wet-lease och dry-lease. Den senare formen innebär att flygplanet utan besättning ställs till leasingtagarens disposition, dvs. motsvarande sjörättens skeppslega. Vid den förra formen ställs flygplanet till leasingtagarens förfogande med besättning, dvs. motsvarande befraktning i allmänhet.[30]

Det är inte helt ovanligt att liknande förhyrnings- eller leasingvillkor förekommer också vid andra transportsätt. Det förekommer leasing eller hyresförhållande med lastbilar men "besättning" ingår inte i sådana upplägg, utan det är fråga om ren hyra av transportmedlet eller transportavtal med en självständig fraktförare. I den fortsatta framställningen kommer förhållandena inom sjörätten att diskuteras.[31] Resonemanget kan dock appliceras också på andra transportsätt när avtalsförhållandena framstår som likartade.

---

[27] Truyen i TfR 1990 s. 354 jfr med 371.

[28] Carstensen 2 s. 28 i not 5.

[29] Se t.ex. Sundberg *passim*.

[30] Någon uppdelning som den inom sjörätten använda rese- och tidsbefraktningen görs inte inom lufträtten. Se vidare angående sjörätten 14 kap. sjölagen.

[31] Här instämmer jag med Gorton, Inledning s. 38 som hämtar exempel från sjörätten där "systemet i lagstiftningen är mest utvecklat (eller invecklat)".

12.3.1 Några sinistra situationer

Stoppningsrätten upphör när varorna lämnas ut till köparen. Säljaren utövar sin rätt under transporten i alla de situationer där transporten utförs av säljaren själv eller är anförtrodd en utomstående fraktförare. Som vi ovan sett spelar det ingen roll vem som är avsändare eller befraktare så länge det är en självständig transportör som åtagit sig transporten. Emellertid måste några särskilt svårbedömda situationer uppmärksammas där stoppningsrätten möjligen upphör på grund av ägar- eller befraktningsförhållandena.

(i) Köparen som ägare till transportmedlet

När den sålda varan lastas på ett av köparen ägt skepp eller annat transportmedel innebär det att säljaren utestängdes från att utöva stoppningsrätten. Detta tycks också vara allmänt accepterat i den skandinaviska litteraturen.[32] Denna regel kan motiveras med det förhållande som föreligger mellan köparen som ägare av transportmedlet och kaptenen. Genom kaptenen får köparen sådan vård över varan att man kan uppfatta dem som överlämnade till köparen.[33] Motsvarande resonemang går enkelt att applicera på förhållandet med en chaufför på en av köparen ägd lastbil.

(ii) Köparen som skeppslegotagare

Ägandet av ett fartyg innebär för ägaren ett fullt ansvarar för alla funktioner som knutits till detta transportmedel. Det finns andra situationer där vissa av dessa funktioner överlämnats eller upplåtits till någon annan. En rad sådana avtal där funktionsövergången är svår att definiera klart finns inom sjötransporterna. Jag kommer att hålla mig endast till huvudformerna.

Ett fall är när köparen som legotagare ingår *skeppslegoavtal med tredje man*, också kallat demise- eller bare-boat charter.[34] I allmänhet innebär ett sådant avtal att inte bara den kommersiella risken för äventyret övergår till legotagaren utan även den nautiska ledningen övertas av denne. Med detta

---

[32] Se Herre i Studier till Almén s. 200, Platou s. 360, Ekeberg s. 15 och Johansson i Marlus 240 s. 72. Jfr däremot Almén § 62 vid not 92 som inte tror att stoppningsrätten upphör när köparen äger fartyget. Dock med tillägget "åtminstone om konossement utfärdats". Detta uttalande är förvillande och möjligen kan man tänka sig impulser från engelsk rätt, se Benjamin para. 15-73 och *Berndtson* v. *Strang* (1864) 4 Eq. 481 där förfoganderätten till godset tilläggs viss betydelse. Almén § 39 vid not 91a hade gett uttryck för att besittningsförhållandet kunde stödjas genom konossementets representativa egenskap.

[33] Förslag till avtalslag s. 72 ff. hänvisar till 6 kap. sjölagen som behandlar kaptenens ställning. Dagens 6 kap. 8 § (138) sjölagen gäller särskilt i förhållande till godsets vård.

[34] Se allmänt om detta Falkanger, Leie *passim*.

menas ofta att skeppslegotagaren ansvarar för att besättning finns till fartyget.[35] I allmänt innebär detta att man ser köparens besittningsförhållande till godset utifrån vem som anställt besättning på skeppet.[36] Under sådana förhållanden kan man således hävda att stoppningsrätten upphör när det lastas ombord på ett fartyg som köparen förfogar över genom skeppslegoavtal med tredje man.

> I det engelska fallet *Berndtson* v. *Strang* (1864) 4 Eq. 481 avlämnade säljaren varor till ett skepp som köparen var skeppslegotagare till. *Domstolarna* fann att man vid bedömning av om stoppningsrätten upphört skulle ta utgångspunkt i frågan huruvida besättningen anlitats av köparen. I fallet hade köparen mönstrat besättningen och säljaren skulle alltså inte kunna utnyttja stoppningsrätten. Emellertid fann domstolarna i detta fall att säljaren var bevarad sin rätt eftersom han tagit ett konossement utställt till sin "order or assign".[37]

Som jag ser det spelar det enligt skandinavisk rätt inte någon roll att säljaren som avlastare begär och får ett innehavar- eller orderkonossement. I förhållandet mellan avlastare och fraktförare är detta inte mer än ett kvitto på mottagen last. Att säljaren kan förfoga över godset under transporten genom dokumentet innebär inte att stoppningsrätten också måste vara i behåll.[38]

Den tänkta situationen kan förändras så att köparen ingår ett *skeppslegoavtal med säljaren* som ägare av skeppet. Påverkar detta stoppningsrättens slutpunkt i förhållande till fall där köparen ingått avtal med en tredje man? Enligt min mening bör denna situation där säljaren äger skeppet inte bedömas annorlunda än när skeppet tillhör tredje man.[39] Det är i båda fall fråga om att köparen bär den nautiska risken för äventyret.

Man bör notera skillnaden mellan skeppslegoförhållanden och rena befraktningsförhållanden. Om köparen ingår rese- eller tidscerteparti med säljaren som ägare av transportmedlet påverkar detta inte säljarens stoppningsrätt.[40]

(iii) Säljaren som skeppslegotagare

Säljaren kan också vara skeppslegotagare. Eftersom säljaren i befraktningsförhållanden med tredje man har kvar sin stoppningsrätt måste han eller

---

[35] Falkanger & Bull s. 215.

[36] Falkanger, Leie s. 56, Carver para. 585, Scrutton Art. 2, Benjamin para. 15-082 och Choen i ICLQ 1974 s. 534 f.

[37] Se om detta senare i Huston s. 99.

[38] Se om oavhängighetsförhållandet mellan stoppningsrätt och förfoganderätt i avsnitt 12.4.

[39] Johansson i Marius 240 s. 72.

[40] Choen i ICLQ 1974 s. 535 gör ett uttalande beträffande befraktningsförhållanden om kaptenens roll som är för generellt och inte träffar t.ex. skeppslegoförhållanden.

hon i än högre grad vara bevarad denna när befraktning av fartyg skett genom skeppslega.

Om det är köparen som är ägare av fartyget kan viss tvekan uppkomma. Situationen kan inte vara vanlig i praktiken. Emellertid måste man undersöka avtalsförhållandena utifrån samma utgångspunkt som övriga fall: har säljaren att självständigt ansvara för bemanning av skeppet? Är så fallet, bevarar han eller hon också stoppningsrätten.

(iv) Säljaren befraktar ett av köparen ägt fartyg

Om man accepterar ett synsätt där säljarens stoppningsrätt upphör när varorna lastas på ett transportmedel som köparen utövar inflytande över som ägare eller skeppslegotagare, kommer man till vissa problem vid sådana situationer där säljaren ordnar transporten genom att befrakta ett skepp som på det beskrivna sättet tillhör köparen.

> *Exempel.* Fallet är inte helt opraktiskt. Säg att ett oljebolag också äger vissa fartyg. Under en period bestämmer sig bolaget för att leja bort dessa på lång tid. På grund av detta ingår bolaget ett tidsbefraktningsavtal med en större redare av tankfartyg beträffande ett av fartygen. Oljebolaget ingår senare ett avtal om köp av råolja från en konkurrent. Oljan skall transporteras och det ligger på säljaren att anordna transporterna av olja. Med anledning av detta ingår denne ett avtal om konsekutiva resor med redaren. Detta sker med det skepp som redaren har på tidsbasis från oljebolaget.

I konsekvensens namn borde stoppningsrätten upphöra att gälla eftersom oljan tas ombord på ett köparen tillhörigt fartyg. Det kan enligt min mening tyckas tveksamt om säljaren också i ett sådant fall skulle mista sin stoppningsrätt. Möjligen skulle man här kunna resonera på så sätt att säljaren, för det fall han eller hon hade kännedom om befraktningsförhållandena, skulle ha avsagt sig sin stoppningsrätt. Emellertid kan en säljare i princip aldrig ha någon kännedom om bakomliggande ägar- och befraktningsförhållanden. Linjefarten med sina operatörer har klart visat på de komplicerade förhållanden som kan uppstå i sådana fall.

12.4 Säljarens stoppningsrätt är oberoende av vem som har förfoganderätt

I framställningen om den transporträttsliga förfoganderätten[41] har jag inte diskuterat i vilken mån stoppningsrätten kan utövas endast av den som också har förfoganderätten. Innehållet i de rättsliga befogenheter som tilläggs en part enligt förfoganderättsreglerna anges med användande av

[41] Kapitel 11.

fraser som leder tankarna till möjligheten att stoppa enligt de köprättsliga reglerna. Om stoppningsrätt endast kan utövas av en säljare som också har förfoganderätt skulle det vara meningslöst att försöka fastställa slutpunkten för stoppningsrätten. Ett meningsfullt angreppssätt skulle vara att studera om säljaren har förfoganderätt enligt de transporträttsliga reglerna.[42]

12.4.1 Vad säger de köprättsliga reglerna?

En rimlig utgångspunkt är att ta avstamp i den köprättsliga regleringen. Det är numera fastslaget i artikel 71(2) CISG att stoppningsrätten kan utövas av säljaren även om dokument som reglerar förfoganderätten har överlämnats till köparen. Motsvarande regler får anses gälla enligt 61 § andra stycket köplagen. Detta innebär att det för stoppningsrättens del inte har någon betydelse om konossement eller fraktsedelsdubblett eller motsvarande del av fraktsedeln överlämnas till köparen. För de internationella köpen ges denna regel emellertid effekt endast mellan parterna, vilket framgår av artikel 71(2) sista meningen CISG. Den tveksamhet som eventuellt kan ha funnits enligt äldre rätt huruvida överlämnande av ett konossement också medförde att stoppningsrätten upphörde[43] är således undanröjd genom de nämnda bestämmelserna.

Frågan är om detta också framgår av de transporträttsliga reglerna. Om man följer den historiska utvecklingen från den uniforma köplagen till Wienkonventionen om internationella köp av lösa saker kan man se att den förra innehöll en reglering av de frågor som kunde bli aktuella vid överlåtelse av negotiabla dokument.[44] När man vid arbetet med Wienkonventionen ändrade den regel som fanns i uniforma köplagen genom att föreskriva att reglerna endast gällde mellan parterna var det bl.a. med tanke på att nationell rätt kunde tänkas ge tredje man andra rättigheter än vad som framgick av internationell köprätt.[45] Den nationella regleringen skulle ges fritt spelrum i denna fråga. I svensk och nordisk rätt har detta kommit till uttryck i de transporträttsliga lagarna.

12.4.2 Den uttryckliga regeln i sjölagen

För sjötransporternas del har man löst frågan genom ett uttryckligt stadgande där det föreskrivs att säljaren kan utöva stoppningsrätt även om

---

[42] Hammer avsnitt VIII tycks se stoppningsrätten som en del av den transporträttsliga förfoganderätten med de begränsningar som där finns.

[43] Se för dansk del Elmer & Skovby s. 106.

[44] Artikel 73(2) ULIS.

[45] Honnold § 390. Se också Håstad, Köprätt s. 175.

köparen fått ett konossement överlämnat till sig. Detta framgår av 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen.[46] Genom att regeln infördes i sjölagen samtidigt i de skandinaviska länderna uppnådde man enhetlighet beträffande frågan huruvida överlämnande av konossementet också skulle utesluta säljarens stoppningsrätt. Samordningen mellan köprätten och befordring av gods till sjöss blev dock inte fullständigt genomförd förrän vid ikraftträdandet av den skandinaviska köplagen.[47]

Vad som regleras självständigt i bestämmelsen är förhållandet till tredje man. För det fall tredje man förvärvar konossementet i god tro upphör nämligen säljarens möjligheter att stoppa godset. Denna regel behandlar jag i annat sammanhang.[48]

12.4.3 Stoppningsrättens förhållande till förfoganderätt vid järnvägstransporter

Vid järnvägstransporter är frågan om säljarens stoppningsrätt inte uttryckligen behandlad. Det kan därför finnas anledning att något närmare studera detta.

Rullande gods kan enligt de förfoganderättsliga reglerna artikel 31(1) b) och c) CIM 1980 stoppas under transporten eller så kan anvisning ges om att utlämning av godset skall skjutas upp. Detta ger till en början en indikation om att stoppning är praktiskt genomförbart. Det kan också konstateras att transporträttsligt förfogande på detta sätt, lika mycket som de köprättsliga reglerna, endast avser en interimistisk åtgärd, oavsett om det är fråga om att lasten måste surras på annat sätt eller packas om.[49] Ett sådant stopp måste följas upp av ytterligare anvisningar som fortsatt resa, omdestinering eller annan mottagare.[50]

Några klara indikationer huruvida köprättslig stoppningsrätt kan utövas enligt CIM får man inte enligt de ovan redovisade uppräkningarna. Såvitt mig är bekant har frågan inte avgjorts genom något rättsligt avgörande. Uttalandena i litteraturen är också sparsamma men ingenting tyder på att den köprättsliga stoppningsrätten skulle begränsas av den transporträttsliga förfoganderätten.[51]

När det gäller inhemsk svensk rätt finns dock en intressant historisk iakttagelse som enligt min mening är värd uppmärksamhet. Denna hänför

---

[46] Se t.ex. NJA II 1936 s. 539 ff., Hagberg s. 132, Grönfors, Godsbefordran s. 316 och Ramberg, Köplagen s. 594.

[47] Ramberg i Hellner & Ramberg s. 271.

[48] Avsnitt 14.5 och 15.8.2.

[49] Rosenthal s. 129 och Nánássy s. 402.

[50] Nánássy s. 402.

[51] Ett klart uttalande för att stoppningsrätten alltid tar över förfoganderättsliga regler gör Hjorth s. 11 jfr med s. 27.

sig till järnvägstrafikstadgan (1925:348). I stadgan fanns nämligen följande regel intagen i 71 § 12 mom.

> Vad i lagen om köp och byte av lös egendom finnes stadgat angående rätt att, på grund av köpares obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad honom i följd av köpet åligger, hindra godsets utgivande skall äga tillämpning utan hinder av ovan givna föreskrifter.

Enligt vad som framgår av den kommenterade utgåvan av lagen har momentet tagits med i lagen för att förtydliga vad som ändå ansågs gälla.[52] Mottagarens innehav av fraktsedelsdubbletten kan inte förta säljarens stoppningsrätt. Motiveringen till regeln är däremot tveksam. Det anges att en administrativ författning som en järnvägstrafikstadga inte kan förta säljarens materiella rätt enligt lag. Normhierarki som rättskällefaktor kan i och för sig vara av betydelse, inte bara statsrättsligt utan också i tolkningssammanhang, men just vad gäller detta fall förefaller argumentet enligt min mening vara mindre övertygande.[53]

Det skall också uppmärksammas att reglerna omarbetades vid den fullständiga revisionen av järnvägsrätten som skedde år 1966. Genom ändringen infördes en regel i 46 § 1966 års järnvägsstadga som innebar att de förfoganden som avsändaren gör, utöver de i 45 § föreskrivna, "må järnvägen följa". I förarbetena uttalas att dessa regler kodifierar allmänna rättsgrundsatser. Som jag förstår det skulle köprättslig stoppning kunna ske utanför området för den egentliga transporträttsliga förfoganderätten. Under alla förhållanden innebär det anförda att stoppningsrätten ligger utanför eller kommer i tillägg till den förfoganderätt som järnvägsrätten ger avsändaren.

Fler argument kan anföras för detta. Det första argumentet är att det är avsändaren som tillagts förfoganderätt medan det är säljaren som har stoppningsrätt. Det är långt ifrån det vanligaste att det är säljaren som är avsändare i ett fraktförhållande. Redan på denna subjektiva förutsättning faller således tanken att stoppningsrätten skulle begränsas av förfoganderätten. Det skulle vara tveksamt om man förde in säljaren i den tvångströja som förfoganderegelerna innebär endast för att han eller hon i ett särskilt fall också skulle vara avsändare.

Ett annat argument är en analogi från sjörätten. Om man upprätthåller säljarens stoppningsrätt trots att köparen har fått ett konossement överlåtet på sig, skulle det inte vara logiskt att köparens innehav av fraktsedelsdubbletten leder till sådana inskränkningar för säljaren. Fraktsedelsdubbletten har inte på långt när lika långtgående verkningar som symbol för godset som konossementet har.

---

[52] Flodin & Wikander s. 151.

[53] Jämför också det liknande stadgandet i 30 § den numera upphävda lagen (1931:110) om upplagshus och upplagsbevis.

12.4.4 Förhållandena vid andra transportsätt

Förfoganderättens förhållande till stoppningsrätten är inte heller vid luft- eller landsvägtransporter uttryckligen behandlat.

Med hänsyn till att man inom lufträtten har en sluten uppräkning av innehållet i förfoganderätten skulle man möjligen kunna tänka sig att stoppningsrätten faller utanför förfoganderätten. Ytterligare ett skäl mot att låta den köprättsliga stoppningsrätten ingå i förfoganderätten som kan åberopas vid luftbefordran framgår av regelverket. Enligt artikel 15(1) Warszawakonventionen[54] framgår att reglerna om förfoganderätt inte påverkar rättsförhållandet mellan avsändare och mottagare eller tredje mans rätt som grundar sig på förhållandet till mottagaren eller avsändaren. Enligt min mening ger detta uttryck för att stoppningsrätten inte begränsas av förfoganderättens regler. Någon motsvarande slutsats går dock inte att dra beträffande landsvägstransporter där uppräkningen endast är exemplifierande.

Det går heller inte av de olika konventionerna och lagarna att dra några säkra slutsatser.[55] De svenska förarbetena till lagstiftningen kring landsvägsbefordring[56] utgår dock från att förfoganderättsreglerna inte har någon inverkan på stoppningsrätten.[57]

Enligt min mening skulle ett skäl mot att betrakta stoppningsrätten som en del av förfoganderätten, i vart fall i internationella sammanhang, vara att fraktföraren inte skall behöva ta hänsyn till några nationella regler som utvidgar avsändarens rätt. Detta argument försvagas dock vid nationella transporter av det skälet att lagstiftningen då kan antas vara känd av transportören. Ytterligare en omständighet som försvagar detta argument är att konventionen om internationella köp av lösa saker nu fått sådan anslutning att den kan sägas gälla allmänt vid internationella köp.

Det kan också göras gällande att det är rimligt att de nationella reglerna tar över när transporten avslutats i något visst land. Det framstår som omotiverat att stoppningsrättens utsträckning varierar efter den transporträttsliga regleringen och vad man inom denna ansett vara rimligt beträffande upphörandet av avsändarens förfoganderätt.

---

[54] Artikel 15(1) Montrealkonventionen.

[55] Se t.ex. Loewe i ETL 1976 Rn. 119-122.

[56] SOU 1966:36 s. 48.

[57] Se för övriga länders förarbetsuttalanden som inte ger någon ytterligare ledning, Instilling I 1964 s. 28 och Betænkning 319/1962 s. 20.

12.4.5 Slutsatser beträffande stoppningsrättens förhållande till förfoganderätten

Mot bakgrund av de resonemang som ovan förts har man i många fall ansett att stoppningsrätten faller utanför reglerna om förfoganderätt.[58] I litteraturen har det påpekats att förfoganderätten både är avskild och vidare i förhållande till köprättsliga stoppningsrätten på grund av de särskilda förutsättningar som uppställs inom köprätten.[59] Den allmänna uppfattningen tycks vara att man skall hålla förfoganderätten och den köprättsliga stoppningsrätten åtskilda.[60] De båda institutet är oavhängiga av varandra.

Som redan framgått är jag av den åsikten att det finns klara normativa uttalanden för att anse stoppningsrätten vara sådan att den inte begränsas av reglerna om förfoganderätt vid transport. Stoppningsrätten är således en rätt som kommer i tillägg till den förfoganderätt som säljaren kan göra gällande i sin egenskap av avsändare.[61] Detta framgår klart av uttalanden i nordisk praxis.[62]

> I fallet *Sonja* ND 1992 s. 58 (HVS),[63] där köparen hade ingått avtal om transport med rederiet och säljaren således saknade förfoganderätt, uttalade tingsrätten, i den i denna del av hovrätten fastställda domen, att stoppningsrätten innefattar en rätt att hindra att godset lämnas ut till vederbörande köpare. Däremot omfattar den inte en möjlighet att stoppa eller deviera fartyget. På grund av det anförda hade rederiet inte i första hand stoppat godset på grund av säljarens krav varför det saknades skäl att pröva om säljaren var ersättningsskyldig gentemot bortfraktaren.[64]

Frågan är emellertid hur stoppningsrätten närmare skall utövas för det fall säljaren inte har möjlighet att använda de möjligheter som förfoganderätten onekligen lämnar.

---

[58] Lødrup 2 s. 143 och Shawcross & Beaumont s. VII (183).

[59] Regnarsen s. 106, Hill & Messent para. 5.3 och Maccarone i Theunis s. 66.

[60] Jfr dock Tiberg i SvJT 1993 *passim* med flera verk, som anser att stoppningsrätten begränsas av förfoganderätten.

[61] Almén Tillägg till §§ 39-40 vid not 10 med hänvisningar.

[62] Förutom det i texten redovisade fallet *Sonja* ND 1992 s. 58 (HVS) kan även hänvisas till *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) där Högsta domstolen vid bedömningen av om stoppningsrätten hade upphört uttalade att det inte var avgörande att säljaren aldrig haft någon befattning med transporten.

[63] För en utförligare redogörelse av fakta i fallet se avsnitt 11.10.1 och 13.3.

[64] Jag har, trots att jag måste erkänna att jag var ledamot av den hovrätt som vid överprövande av tingsrättens dom i allt väsentligt fastställde den, lite svårt att smälta den del av tingsrättens motivering som avser ersättningsskyldigheten.

12.5 Stoppningsrätten kan utövas under hela transporten

Undersökningen så här långt har givit till resultat att de köprättsliga förpliktelserna att anskaffa transportlägenhet inte påverkar säljarens möjligheter att stoppa godset. Detta innebär att stoppningsrätten kan utövas av säljaren under hela transporten, för det fall den utförs av en självständig fraktförare.[65]

En första fråga i detta sammanhang är när varorna kan anses vara under transport. Numera transporteras de flesta varor med fartyg, luftfartyg, järnvägar och motorfordon. Även om det i och för sig inte är något krav enligt de nordiska reglerna att transporten skall ha avslutats för att stoppningsrätten skall ha upphört är transporten ändå ett led i överförandet av varan från säljaren till köparen.[66] Normalt sammanfaller också transportens avslutning och överlämnandet till köparen. Under sådana förhållanden upphör också stoppningsrätten. Emellertid är det inte ovanligt att godset efter lossning från transportmedlet blir liggande i någon terminal eller liknande i avvaktan på att mottagaren skall ta hand om det. Detta sker utan att transporten sägs övergå till ett lagringsskede. Det är ofta i detta skede efter själva förflyttningen som konflikter beträffande stoppningsrätten upphör.

Det kan emellertid uppstå tveksamhet även beträffande frågan om när transporten avslutats.

> I fallet med *Rören på järnvägen* ND 1972 s. 233 (DH) berördes frågan indirekt. Ett entreprenörföretag köpte av säljaren ett antal rör som skulle levereras för användande i en byggverksamhet som köparen utförde. Transporten skulle ske med järnväg. Vid byggplatsen fanns en upplagsplats som korsades av statens järnvägar. Från detta spår fanns stickspår in på byggplatsen. Rören anlände på tre järnvägsvagnar, som till en början varit placerade på annat ställe, till byggplatsen den 5 december 1970. De kördes in på stickspåret på byggarbetsplatsen. Rangerarbetet utfördes av köparens folk som också beställde avlastning till den 11 december. Eftersom den kran som skulle lasta av rören var för liten sköts avlastning upp till den 14 december. Köparen trädde i likvidation den 13 december. *Højesterets* majoritet kom fram till att köparens handhavande med godset måste anses medföra att det var övergivet till köparen.[67] Minoriteten lade emellertid vikt vid det förhållande att rören alltjämt var kvar på

[65] Ramberg, Köplagen s. 595, Illum i UfR 1947 B s. 192 och NOU 1972:20 s. 311.

[66] Som jag pekar på beträffande engelsk rätt, avsnitt 6.2.5, är transportens fortbestånd avgörande för om man kan säga att stoppningsrätten alltjämt är i behåll. Detta är viktigt men inte avgörande i amerikansk rätt.

[67] Lägg märke till det svenska sakrättsliga fallet *Avloppsrören* NJA 1945 s. 400 där säljaren var entreprenör. Denna skulle utföra arbeten för köparen, en förening. Eftersom säljaren hade de sålda rören i sin omedelbara närhet och uppsikt var de skyddade mot indragning i köparens konkurs trots att de låg på mark som tillhörde medlemmar till i den förening som köpt rören.

järnvägsvagnarna och rören hade därför enligt minoriteten inte kommit i köparens besittning.

Även om fallet endast ger indirekt ledning för frågan om transporten avslutats kan man av minoritetens votum få intrycket av att de sneglade på transportens fortbestånd eftersom lossning inte skett. Detta kan också ha spelat en viss roll i ett norskt rättsfall.

I *Kolskeppen* Rt. 1890 s. 75 köpte en norsk köpare kol av en engelsk säljare. Köparen betingade sig över fyra månaders lossningstid. Detta grundades på dels att skeppen skulle läggas upp för vintern, dels att vidareförsäljning direkt från skeppet skulle möjliggöras. Köparen gick emellertid i konkurs när skeppen kommit till Norge. Säljaren tillerkändes stoppningsrätt eftersom lossning inte vidtagit. Köparens invändning om att skeppen skulle anses vara dennes upplagringsställe godtogs således inte.

Det norska fallet bedömdes enligt § 40 i 1863 års konkurslag. Det är troligt att utgången blivit densamma även om köplagens regler skulle tillämpats.[68] Skulle tiden dragit ut från skeppets ankomst till Norge till dess konkursståndet inträdde är inte säkert att utgången blivit densamma. Fallet kan också sättas i samband med de fall där lasten avhämtats endast till viss del.[69]

Slutligen har vi det danska fallet *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH), som i första hand rör frågan om speditörens ställning.[70] Emellertid diskuteras vissa aspekter på stoppningsrätten i fallet som skall lyftas fram redan här. I fallet framhöll Sø- og Handelsretten, vilken dömde i första instans, uttryckligen att transporten inte avslutats när konkursen inträffade. Det är oklart vilken vikt domstolen fäste vid detta förhållande. Emellertid får det betydelse för möjligheten att resonera utifrån transportens avslutningsfas som slutpunkt för säljarens stoppningsrätt. Jag skall något uppehålla mig vid detta tema.

12.6 Utlämning av last och stoppningsrätt

Som framgått av framställningen hittills är det ingen uttalad förutsättning att transporten skall vara avslutad för att stoppningsrätten skall anses ha upphört. Slutpunkten knyts i stället till utlämnande till köparen. I vissa sammanhang har dock själva utlämningsmekanismen åberopats som grund för att avgränsa stoppningsrättens slutpunkt.[71] En sådan sammankopplingen kan endast ske genom att utlämningen i det flesta fall också innebär ett

[68] NOU 1970:20 s. 312.

[69] Se avsnitt 12.7.2.

[70] Speditörens ställning behandlas i avsnitt 12.9.

[71] Truyen i TfR 1990 s. 370 f. som i sin tur bygger på ett uttalande från NOU 1972:20 s. 312.

utlämnande till köparen som mottagare. Så har dock inte skett utan ett resonemang har förts beträffande utlämningsförfarandet vid olika typer av transporter.

Kommittén som lade fram ett förslag till täckningslag i Norge var inne på ett liknande resonemang som det ovan angivna. Det uttalades i motiven till lagförslagen att transporträttslig speciallagstiftning till viss del syntes avskära stoppningsrätten på ett tidigare stadium genom reglerna om utlämning än vad de normala kriteriet om överlämnande medförde.[72] Inom denna speciallagstiftning går förfoganderätten till godset över till mottagaren när godset kommer fram till bestämmelseorten och mottagaren gör gällande sin rätt i det. I luftfrakträtten kan det möjligen ske redan vid landningen.[73] Dessa tidpunkter skulle därför vara avgörande för när stoppningsrätten upphör.

För mig är ett sådant resonemang emellertid mycket svårt att få ihop med en syn där det avgörande för stoppningsrättens slutpunkt är det faktiska utlämnandet till köparen. Denna slutpunkt skall enligt vad som ovan sagts inte påverkas av den eventuella förfoganderätt som kan tillkomma säljaren eller köparen.[74] Säljaren kan få problem att praktiskt utöva rätten om han eller hon inte också har förfoganderätt, men detta förhållande påverkar inte den principiella frågan: föreligger stoppningsrätt trots att förfoganderätten upphört?[75]

Om man jämför de olika transportslagen uppkommer en samstämmighet i det att gods skall lämnas ut på mottagarens begäran när det kommer till bestämmelseorten. Att man i de olika regelverken säger att förfoganderätten kan övergå i anslutning till detta faktum eller redan i samband med att godset begärs utlämnat spelar ingen roll. Förfoganderätten och utlämningsmekanismen är i detta avseende inte olika. Det intressanta såvitt gäller stoppningsrätten är i stället huruvida godset kan anses utlämnat. Detta framgår också klart av den nordiska praxis som finns på området.

Att stoppningsrätten skulle upphöra vid olika tidpunkter beroende på vilket transportslag som används kan jag inte heller se vara lämpligt om man nu tar utgångspunkt i utlämnandet av varan till köparen som stoppningsrättens slutpunkt. Enligt min mening bör man i stället sträva efter en likartad bedömning utifrån själva utlämnandet. Detta tycks också vara den metod som tillämpas i praxis kring gods som kommit fram till bestämmelseorten och förvaras där.[76]

Sammanfattningsvis finner jag alltså att utlämningsmekanismen och den därmed sammanhängande övergången av förfoganderätten till motta-

---

[72] NOU 1972 :20 s. 312.

[73] Se om detta avsnitt 11.8.6.

[74] Illum i UfR 1947 B s. 193.

[75] Carstensen 2 s. 32 och Selvig, Grenseland s. 50.

[76] Se t.ex. *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH).

garen lika lite som förfoganderätten till godset under transporten i sig själv kan ha betydelse för frågan när stoppningsrätten upphör.[77]

12.7 Varor som förvaras efter transport

Sedan det ovan konstaterats att säljaren kan utnyttja sin stoppningsrätt under hela förflyttningsskedet av transporten blir nästa fråga om det inträder någon förändring när detta skede avslutats och godset läggs upp i avvaktan på att mottagaren skall hämta det. Denna fråga har varit den mest problematiska att avgöra i praxis. Här kan godset nämligen förvaras på olika sätt och av olika aktörer. Det kan vara fråga om säljaren, köparen eller en tredje man. Här skall endast de fall beröras som angår en tredje man som har med transporten att göra. Andra fall av förvaring hos en tredje man har berörts på annat ställe.[78]

Efter införandet av den skandinaviska köplagen var praxis till en början vacklande till frågan huruvida säljarens stoppningsrätt upphörde när godset kommit fram till bestämmelseorten. Enligt både den äldre liksom den nu gällande regleringen är en första förutsättning för att stoppningsrätten skall upphöra att köparen har möjlighet att sätta sig i besittning av godset. Det krävs således att han eller hon har fått tillgång till dokument som är nödvändiga för att hämta hem varorna. Vissa äldre rättsfall utgår från att stoppningsrätten upphör om godset blir liggande för förvaring trots att köparen inte vidtagit några åtgärder.[79] Andra rättsfall visar dock att det inte är nog att köparen har möjlighet att sätta sig i besittning av godset. Det krävs enligt dessa någon ytterligare åtgärd från köparens sida.[80] Denna senare ståndpunkt stadgade sig i praxis på så sätt att den måste sägas vara nu gällande rätts ståndpunkt.[81]

---

[77] Se för det motsatta förhållandet Selvig, Grenseland s. 53 i not 25.

[78] Se avsnitt 9.7.3.

[79] *Metalvarefabriken* UfR 1907 s. 829 (SøHa), *Cykelhandlaren* UfR 1911 s. 862 (LHS) och *Brunstenen* UfR 1920 s. 294 (SøHa).

[80] *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516, *Mangors speglar* RH 1983:34, *Fraktbrevsinnehavet* UfR 1908 s. 701 (VL), *Skräddarmästaren* UfR 1909 s. 177 (DH), *Pantsättning av konossement* UfR 1909 s. 344 (SøHa), *Chon & Sohn* UfR 1913 s. 117 (DH), *Fröken Andersens konkursbo* UfR 1914 s. 465 (Skiftekommissionen), *Tygrullarna* UfR 1914 s. 277 (SøHa), *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa), *Udeleveringsseddel* UfR 1929 s. 864 (SøHa), *Møbelstoffer* UfR 1935 s. 408 (ØL), *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL) och *Kolskeppen* Rt. 1890 s. 75.

[81] Det samma gäller i amerikansk rätt, *Pester Refineing* v. *Mapco Gas Products* 6 UCC Rep. Serv. 2nd 417 och *Ceres Inc.* v. *Acli Metal & Ore* 24 UCC Rep. Serv. 140.

12.7.1 Lagerhållning på grund av tullklarering m.m.

Tullklareringen har förändrats dramatiskt i de nordiska länderna de senaste åren. Den tidigare fysiska hanteringen av varor som importeras eller exporteras förekommer numera i princip endast som stickprov. Förr i tiden var en stor andel av tullverkets hantering annars lagring av gods under klareringsperioden. Ett vanligt första steg efter lossning av varor var tidigare att de fördes till frihamnen för att undgå tullhantering. Denna situation har berörts i flera rättsfall. I dessa fall har säljarens stoppningsrätt ansetts vara bevarad eftersom köparen inte vidtagit någon åtgärd.[82]

Rättspraxis är något splittrad beträffande situationen när godset finns hos tullmyndigheten för tullhantering, men det förefaller vara klart att säljarens stoppningsrätt också är bevarad i dessa situationer för det fall köparen inte vidtar någon åtgärd.[83]

> I fallet *Papperspartiet* UfR 1919 s. 475 (SøHa) blev ett parti papper av en svensk säljare sålt fraktfritt, men oförtullat Köpenhamn, till en dansk köpare. För partiet utställdes ett konossement och partiet fraktades till sjöss från Sverige till Danmark. När partiet kom fram lades det in i tullagret varvid köparen mot överlämnande av konossementet blev inskriven som ägare. Senare togs en mindre del varor ut från tullagret men när köparen ställde in sina betalningar cirka en månad senare fanns merparten av partiet kvar på tullboden. Säljaren gjorde gällande sin stoppningsrätt i partiet. *Sø- og Handelsretten* kom fram till att köparen inte hade satt sig i ett sådant rådighetsförhållande att säljaren var förhindrad att utöva sin stoppningsrätt.

I somliga rättsfall åberopas att varorna som inte förtullats har tagits om hand av tullverket för dess räkning, vilket skulle leda till att upplagringen inte skett enbart för köparens räkning. Stoppningsrätten är då bevarad eftersom köparen inte självständigt kan förfoga över godset. Detta resonemang skymtar dock inte fram annat än som en förklaringsmodell. Den har också uttryckligen avvisats i andra fall.[84] Jag menar i anslutning till dessa fall att andra inblandade personers krav inte kan ha någon betydelse för säljarens möjlighet att stoppa godset. Däremot kan det få betydelse för den verkan som stoppningsrätten tilläggs. Jag behandlar detta utförligare i

---

[82] *Fedsild* UfR 1929 s. 177 (ØL) och *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL).

[83] Se *Skräddarmästaren* UfR 1909 s. 177 (DH), *Papperspartiet* UfR 1919 s. 475 (SøHa), *Utmätningen* UfR 1945 s. 856 (VL). Det finns också fall som ej tillåtit stoppningsrätt *Metalvarefabriken* UfR 1907 s. 829 (SøHa), *Cykelhandlaren* UfR 1911 s. 862 (LHS) , *Tygrullarna* UfR 1914 s. 277 (SøHa) och *Italiensk manufaktur* UfR 1961 s. 977 (SøHa) men åtminstone i de senare av dessa fall har det förelegat tilläggsförutsättningar.

[84] I *Fedsild* UfR 1929 s. 177 (ØL) uttalas att det även bortsett från att varorna tullväsendets krav inte kunde anses att varorna, som förvarades på ett frihamnslager, var överlämnade till köparen. Säljaren behöll således här stoppningsrätten utan stöd av att varorna lagrades också för annan.

samband med olika sakrättsliga krav som kan finnas i förhållande till varorna.[85]

Om köparen blivit antecknad i frihamnens lagerbok som ägare har stoppningsrätten ansetts gå förlorad i vissa fall.[86] Det finns dock fall som angår uppläggning av varor på tullager som med till synes i övrigt samma förutsättningar tillåtit stoppning.[87] Dessa fall är som jag ser det svåra att förena. Det är också Sø- og Handelsretten som dömt i samtliga tre fall varför inte heller instansordningen kan förklara skillnaderna i utgång.

Liknade frågor som de just behandlade uppkommer också när det gäller varor som läggs in på frilager. Ett sådant lager är särskilt avskilt för köparen eller dennes ombud. Varor kan föras dit utan att de förtullas men det innebär en fysisk förflyttning av varorna i förhållande till lossningen. Grunden för en sådan anordning var tidigare att frilagret ofta var billigare eftersom lagringskostnaden var lägre. Normalt tillhör frilagret någon som har kredit hos tullmyndigheterna. Om detta är köparen själv är det enligt min mening ganska klart att stoppningsrätten upphört.

I ett par rättsfall har överförandet till frilagret ansetts vara tillräckligt för att avskära säljaren från sin stoppningsrätt.[88] I ett fall, som bedömdes enligt § 40 1863 års norska konkurslag,[89] ansåg domstolen frilagret vara ett annat köparens lagringsställe som enligt den nämnda lagen medförde att stoppningsrätten upphört. Detta kan möjligen förklara varför utgången blev en annan i ett senare danskt fall som avgjordes enligt köplagen där utgivande av varan till köparen är det avgörande momentet.[90]

> I fallet *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH) hade ett parti klockor, förvärvade av den danska köparen Urhuset Lea från en tysk säljare, inlagts först på tullens upplagsplats men senare flyttats till en speditörs frilager för köparens räkning. Därefter gick köparen i konkurs. *Højesteret* kom fram till att klockorna inte överlämnats till köparen även om speditören tagit hand om dem.

Trots att varorna i rättsfallet flyttats sedan transporten avslutats kunde de inte anses ha kommit i köparens vård. Motiveringen i fallet är så ofullständig att det är svårt att närmare fånga vad Højesteret menat när de uttalat att varorna inte kunde betraktas som överlämnade till köparen i och med

---

[85] Se avsnitt 15.2.

[86] *Jolantha* UfR 1929 s. 222 (SøHa). Fallet skiljer sig från *Fedsild* UfR 1929 s. 177 (ØL) endast på den punkten att anteckning gjorts och omfånget av hemtagningen.

[87] *Papperspartiet* UfR 1919 s. 475 (SøHa) och *Italiensk manufaktur* UfR 1961 s. 977 (SøHa).

[88] *Frilagerrommet* Rt. 1907 s. 771, *Speditörs frilager* UfR 1931 s. 828 (SøHa) och *Transitlager* Rt. 1932 s. 304.

[89] *Transitlager* Rt. 1932 s. 304.

[90] *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH).

utlämnandet till dennes speditör. Utgången har också ifrågasatts i litteraturen.[91]

Det kan också diskuteras hur långt säljarens stoppningsrätt sträcker sig i fall där särskilt inrättade lager har anordnats. Denna fråga kom upp i ett nyligen avgjort norsk fall.[92] Emellertid avstod Høyesterett uttryckligen från att ta ställning till vad som krävdes för att säljarens stoppningsrätt skulle anses vara bevarad. Det var obehövligt att ta ställning till frågan om stoppningsrätten för målets avgörande.

Enligt min bedömning är det olämpligt att låta stoppningsrätten få verkan in i sådana lager som inrättats i t.ex. köparens lagerlokal. Detta kommer sig av att man skapar en speciell säkerhetsrätt utanför det egentliga området för stoppningsrätten. Detta bör man vara försiktig med att tillåta. Parterna är i stället hänvisade till de säkerhetsrätter som rättsordningen erbjuder i övrigt. Under alla förhållanden måste mycket stränga krav uppställas för att stoppningsrätt skall tillåtas i sådana fall.

12.7.2 Delar av varorna hemtagna

I flera rättsfall har fråga varit om ett upplagrat varuparti ur vilket köparen tagit hem vissa delar. Detta påverkar som utgångspunkt inte stoppningsrätten beträffande resterande parti.[93]

> I fallet med *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516 hade 75 ton varor av nämnda sort sålts att levereras i poster om 10 ton styck under CIF-villkor Helsingborg mot betalningsvillkor COD. Sedan ca 15 ton sålts och betalats utställdes ett konossement om ca 60 ton för transport till köparen. Konossementet och övriga handlingar angående sändningen översändes till en bank för inkassering. Dessa utlöstes dock inte av köparen. Handlingarna beträffande köpet överlämnades därför till en agent för redaren med anmodan att utlämna varorna endast mot en av banken utfärdad delivery order. Efter överenskommelse mellan säljare och köpare godtogs en accepterad växel på köpeskillingen jämte kostnader som betalning. Köparen hämtade, sedan han fått delivery ordern, ut ca 5 ton innan han inställde sina betalningar. Säljaren begärde att hos redaren kvarvarande varor skulle innehållas med hänsyn till stoppningsrätten. Fråga uppkom om varorna hade överlämnats till köparen. *Högsta domstolen* fann att varken den omständigheten att delivery ordern utlämnats eller andra omständigheter kun-

[91] Se Illum, Tingsret, s. 224. Möjligen skall det i texten refererade fallet ses mot bakgrund av speditörens ställning, se avsnitt 12.9.

[92] *Metos* Rt. 1997 s. 1438.

[93] Stoppningsrätt tilläts förutom i det i texten redovisade *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516 i *Pappersspartiet* UfR 1919 s. 475 (SøHa) där varor för 3 407 kr kvarlåg av partiets värde om 3 582 kr och *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa) där 45 av 120 kassar fanns kvar och det uttalades särskilt att det inte spelade någon roll att köparen vid upprepade tillfällen tagit ut delar av varan; stoppning kunde ända utövas. I *Fedsild* UfR 1929 s. 177 (ØL) hade endast mindre delar tagits ut som varuprover vilket inte hindrade stoppning. Se också Johansson i Marius nr 240 s. 77.

de sägas ha lett till att varorna överlämnats till köparen. Deluttaget om 5 ton var således inte sådant att det skulle konstituera ett överlämnande.

Frågan huruvida hemtagning av en del av ett parti skall leda till att stoppningsrätten upphör har inte avgjorts isolerad i praxis. Andra omständigheter har funnits med som en del av bedömningen. Om godset tagits ut i stor omfattning eller vid flera tillfällen har man dock i vissa rättsfall ansett att köparen genom att ta hand om varorna agerat på ett sådant sätt att stoppningsrätten upphört.[94] I några av dessa domar åberopas också att varorna lagrats längre eller kortare tid på lagret vilket tydligen skulle ge uttryck för att passivitet spelar viss roll i sammanhanget. Detta skall inte förstås så att köparens passivitet leder till att denne tagit varorna i sin vård; denne har ju tagit hem en del av dem. Däremot kan säljarens passivitet ge uttryck för att denne gett upp sin rätt. På så sätt har varor som blivit liggande en längre tid ansetts ge uttryck för att de lagrats för köparens räkning.[95]

I något fall där köparen tagit hem viss del av varorna, och köparen också blivit antecknad i frihamnens lagerbok som ägare, har de ansetts vara utlämnade till köparen, med följd att stoppningsrätten upphört.[96] I andra fall har innehavet av dokument beträffande varan spelat viss roll; dock inte uttryckligen till köparens favör.[97]

Det är svårt att bedöma vilken effekt ett deluttag har för stoppningsrätten. Om uttaget visar att köparen verkligen gjort sig till herre över varan, kan jag inte se något hinder mot att tillägga detta verkan som stoppningsavskärande faktum.[98] Domstolspraxis har dock varit restriktiv i denna fråga.

---

[94] Stoppning kunde inte göras gällande i *Cykelhandlaren* UfR 1911 s. 862 (LHS) där uttaget motsvarade 22 av 130 cyklar, i *Tygrullarna* UfR 1914 s. 277 (SøHa) där 16 av 40 rullar var hemtagna och i *Brunstenen* UfR 1920 s. 294 (SøHa) där 2 av 10 enheter var hemtagna.

[95] I *Italiensk manufaktur* UfR 1961 s. 977 (SøHa) där varorna hade legat ca 6 månader och i *Cykelhandlaren* UfR 1911 s. 862 (LHS) där varorna hade legat kvar ca 5 månader inte kunde stoppas. Däremot *Papperspartiet* UfR 1919 s. 475 (SøHa) där säljaren tilläts stoppa kvarliggande varorna efter en månad och *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa) där stoppning utövades efter två månader.

[96] *Jolantha* UfR 1929 s. 222 (SøHa).

[97] *Brunstenen* UfR 1920 s. 294 (SøHa).

[98] I section 45(7) SGA finns en regel som påminner om detta. Den innebär att säljaren kan stoppa resterande varor om inte uttaget skett under sådana omständigheter som visar på en vilja från säljaren att uppge sin rätt. Se Benjamin para. 15-084.

12.8 Betydelsen av transportdokumenten

Under transporten utställs allehanda dokument för varorna som i en eller annan form behövs för genomförandet av transporten. Frågan om verkan av konossementets överlämnande till köparen var under lång tid ställd under diskussion.[99] Praxis hade emellertid tidigt gått sin egen väg och slog för svensk del fast att överlämnandet av konossementet inte medförde att stoppningsrätten upphörde.[100] Även om köparen innehar samtliga exemplar av konossementet har säljarens kvar sin stoppningsrätt.[101] Numera framgår detta direkt av lagtexten i 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen.[102]

Frågan är då vad det får för verkan om andra transportdokument utställs för varor som inte är föremål för överlåtelse. Inga stadganden i sjölagen eller annan transporträttslig lagstiftning berör frågan om fraktsedlarnas betydelse. Emellertid kan man dra slutsatser utifrån konossementets representativa kvalitet. Denna saknar fraktsedeln eftersom varan skall utlämnas till den som står angiven i fraktsedeln oavsett uppvisande. Om inte ens konossementets överlämnande till köparen avskär möjligheten att åberopa stoppningsrätten, kan man knappast förvänta att överlämnandet av fraktsedeln, som saknar konossementets representativa funktion, skulle medföra några konsekvenser i detta avseende. Detta bekräftas också i praxis.[103]

> Ett fall som klart uttalar att utställande och överlämnande av fraktbrev inte har betydelse för stoppningsrättens slutpunkt är *Fraktbrevsinnehavet* UfR 1908 s. 701 (VL). I fallet hade köparen förvärvat diverse varor på sex månaders kredit. Varorna blev sända från Berlin med järnväg. Vid framkomsten till Aarhus betalade köparen frakten till järnvägen och kom i besittning av fraktsedeln. Godset lades in på tullager. *Viborg Landsoverret* uttalade att det inte spelade någon roll att köparen hade fått fraktsedeln överlämnad till sig eftersom köplagens regler utgår från att varorna skall ha kommit i köparens händer varefter man också hänvisade till 166 § den gemensamma nordiska sjölagen från slutet av 1800-talet (nuvarande 13 kap. 57 § [307] sjölagen).

---

[99] Se avsnitt 3.9.2.

[100] *Flygande fanan* JA 18 s. 339 där överlämnandet till skepparen avskar stoppning. Därefter motsatt utgång *Söridderen* JA 18 s. 345, *Nancy* JA 24 s. 78, *Allmänt väl* JA 24 s. 86, *Sofia* JA 26 s. 65, *Betzy* JA 31 s. 317, *Rex* NT 1871 s. 460, *Pallas* NJA 1874 s. 559, *Kong Carl* NJA 1877 s. 510, *Stange et comp II* NJA 1889 s. 12, JFT 1887 s. 239 och JFT 1888 s. 263.

[101] Selvig, Grenseland s. 49 och 50.

[102] Att läget kan förändras om överlåtelse av konossementet sker till godtroende tredje man berör jag i avsnitt 14.5 och 15.8.

[103] Se *S.A. Olssons skrot* NJA 1945 s. 147, *Fraktbrevsinnehavet* UfR 1908 s. 701 (VL) och *Skräddarmästaren* UfR 1909 s. 177 (DH). I *Fröken Andersens konkursbo* UfR 1914 s. 465 (Skiftekommissionen) hade köparen vidaresålt varorna till en godtroende tredje man och överlämnat det av säljaren utställda fraktbrevet vilket dock inte påverkade säljarens stoppningsrätt.

Andra dokument än konossement och fraktsedlar kan ställas ut med anledning av en transport. Dessa kan sammanföras under termen *lagerbevis*. Tidigare fanns i svensk rätt möjlighet att utställa särskilda i lag reglerade s.k. upplagsbevis.[104] Dessa gav samma verkan som ett konossement men användes sällan i praktiken.[105] Något rättsfall som berör dessa dokuments förhållande till stoppningsrätten finns mig veterligt inte.[106]

Bevis som utfärdats utan iakttagande av den numera upphävda lagens formkrav, är däremot vanligt förekommande. Till dessa hör vad som allmänt kallas *delivery order*.[107] Andra typer av lagerbevis är t.ex. vågattester och upplagsbevis (warrants) utfärdade av olika former av lagerhållare. I detta sammanhang skall inte dessa olika dokuments egenskaper undersökas utan det räcker att konstatera huruvida dessa enligt praxis påverkat stoppningsrättens slutpunkt.

Beträffande delivery order finns det i avsnitt 12.7.2 refererade rättsfallet *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516 ett uttalande från Högsta domstolen som innebär att överlämnandet av ett sådant dokument inte förändrar besittningsförhållandena.[108] Säljaren ansågs således ha sin stoppningsrätt i behåll. Det finns dock andra nordiska rättsfall som går åt annat håll.[109]

> I fallet *Tygrullarna* UfR 1914 s. 277 (SøHa) hade köparen mottagit en s.k. "udleveringsseddel", vilket motsvarar en delivery order, på inköpta tygrullar som var upplagda i tullens lokaler. Detta jämte det faktum att köparen satt sig i rådighet över partiet genom att ta hem fyra delar av partiet medförde att stoppningsrätten inte kunde utövas beträffande de i tullhuset återstående rullarna.
>
> I rättsfallet *Brunstenen* UfR 1920 s. 294 (SøHa) gick Sø- og Handelsretten ännu längre. Där fann rätten att eftersom köparen hade fått en udleveringsseddel på den inköpta brunstenen, och rådigheten över partiet således övergått på köparen, saknades stöd för säljarens stoppningsrätt.

---

[104] Se den numera upphävda lagen (1931:110) om upplagshus och upplagsbevis. Denna gällde också för andra enligt särskilda föreskrifter givna utfästelser, t.ex. av tullverket vid förtullning av gods. För en överblick av lagen se SvJT 1931 s. 464.

[105] Rodhe, Obligationsrätt s. 743 f.

[106] Det fanns i lagen om upplagshus och upplagsbevis ett stadgande om stoppningsrätt, motsvarande det som finns upptaget i 13 kap. 57 § (307) sjölagen, se 30 § lagen.

[107] För en allmän orientering se Littorin i Uppsatser i sjörätt. I Danmark används termen "udleveringseddel".

[108] I samband med stoppningsrättens utövande behöver man inte iaktta den i andra sammanhang viktiga distinktionen mellan delivery orders som utställs utan medverkan av rederiet och s.k. "ship's delivery orders", se Littorin i Uppsatser i sjörätt s. 183.

[109] *Stange et comp I* NJA 1888 s. 8, *Tygrullarna* UfR 1914 s. 277 (SøHa), *Brunstenen* UfR 1920 s. 294 och *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa).

I det danska fallet *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 (SøHa) rörde det dock en bank-udleveringsseddel. Med detta skulle förstås en udleveringsseddel från den bank som hade rådighet över partiet. I fallet var inte innehav av dokumentet tillräckligt för att förklara partiet överlämnat till köparen och på så sätt avskära säljarens stoppningsrätt.

Här skall slutligen det svenskt rättsfallet *Stange et comp I* NJA 1888 s. 8 nämnas, vilket rörde varor för vilka det utfärdats en s.k. våganvisning.[110] I detta fall fann domstolarna att stoppningsrätten var kvar. Detta grundades dock på att anteckning om överlåtelsen inte hunnit göras i vågboken före konkursen.

Det är svårt att sammanfatta dessa fall eller dra någon enhetlig slutsats av dem. Det verkar som om andra förhållanden än det utställda dokumentet spelat en väsentlig roll för omfattningen av stoppningsrätten. Enligt mitt förmenande kan man dock ställa sig undrande till hur stoppningsrätten i dessa fall kan anses vara betagen säljaren. Dokumenten i form av delivery order eller liknande kan inte sägas representera godset på ett mera fullständigt sätt än konossementen. De kan då heller inte få någon längre gående verkan i stoppningshänseende.[111]

12.9 Godset hos speditören

Slutligen skall jag behandla en situation som blivit allt viktigare. Det är när godset befinner sig hos en speditör. Åtskilliga rättsfall har avgjorts där speditörer varit inblandade. Förhållandena är dock så differentierade att det är svårt att finna några gemensamma utgångspunkter.

Speditören är ett slags mellanman. Eftersom någon samlad lagreglering inte finns beträffande speditörer i Norden, är man hänvisad till att hämta ledning från andra liknande rättsfigurer. Ett sådan är att söka ledning i fullmaktsläran. En annan analogi är den med kommissionären. Vidare kan man också tänka sig att dra slutsatser från de allmänna reglerna kring mäklare.[112] Ytterligare en parallell kan dras från transportörens ställning eftersom speditören ofta påtar sig transportöransvaret. Det finns således möjlighet till en rad jämförelser; problemet är att de framstår som förvirrande. En ofta citerad,[113] mycket målande beskrivning av speditörens roll är att man kan "karaktärisera speditören som en mellanmansrättens kameleont: han förändrar färg alltefter den juridiska omgivning, i vilken han försätts".

---

[110] Detta fall refereras i avsnitt 9.7.3.

[111] Se Karlgren i SvJT 1971 s. 659.

[112] Dock inte beträffande t.ex. fastighetsmäklare som avviker från allmänna regler.

[113] Grönfors & Hagberg s. 11 f.

12.9.1 Speditörens tjänster förändras

Bland annat för att undvika den förvirring som kan uppstå på grund av svårigheterna att karaktärisera speditören vidtogs från speditörshåll en samlad nordisk insats för att få till stånd enhetliga regler. Detta skedde inom ramen för Nordiskt speditörförbunds arbete.[114] Reglerna låg färdiga år 1919 genom Nordiskt speditörförbunds allmänna bestämmelser (NSAB). Därefter har NSAB reviderats med jämna mellanrum. Den senaste revisionen genomfördes år 1998 och bestämmelserna föreligger under benämningen NSAB 2000.

Innehållet i NSAB syftar till att reglera praktiska frågor. Den viktigaste är naturligt nog speditörens ansvar. Enligt NSAB är detta ett omsorgsansvar i sin utgångspunkt. Detta modifieras i bestämmelserna i enlighet med tvingande lagstiftning i transporträttslig lagstiftning för det fall speditören åtagit sig transportansvar. Vidare regleras bl.a. vissa typer av ansvarsfrihet, speditörens rätt till betalning och tilläggsavgifter, försäkringsförhållanden, förfarandet vid tvist m.m.

Speditörens klassiska roll har varit att förmedla en transport. Utvecklingen i transportbranschen har emellertid lett till att speditörer erbjuder att anordna transporter från dörr till dörr. Utveckling har gått så långt att speditörerna inte längre nöjer sig med att tala om från dörr till dörr utan i stället gärna ser sig som logisitkkonsulter. Tjänsterna erbjuds på så sätt att speditören åtar sig uppdraget att förflytta varan på bästa och effektivaste sättet. Upplägget innebär emellertid inte att speditören nödvändigtvis åtar sig att transportera godset hela sträckan eller ens någon del av den. Genom sitt åtagande kommer speditören i stället att ordna med transporten på ett ur logistisk synvinkel lämpligt sätt.

Det sagda kan exemplifieras något. Speditören får sitt uppdrag från en exportör som antingen kan ha hemvist i speditörens eget land eller det land dit varan skall transporteras. För sådan spedition finns inget vedertaget begrepp men den brukar benämnas avsändningsspedition eller exportspedition. Uppdragsgivaren är i detta fall exportör. Denne blir också avsändare i transportrelationen. Varorna skall transporteras till ett visst bestämt ställe där de skall lämnas till en mottagare. Speditionsavtalet enligt NSAB gäller mellan speditören och dennes uppdragsgivare exportören. Däremot står mottagaren utanför avtalsförhållandet.

> Som utgångspunkt är mottagaren inte bunden av reglerna i NSAB om denne inte är exportör och uppdragsgivare. Så kan vara fallet t.ex. vid köp på EXW-villkor. Motsvarande gäller för säljaren vid försäljning på D-termer av INCOTERMS 2000.

---

[114] För den historiskt intresserade hänvisas till framställning i Ramberg, NSAB 75 år.

Skulle mottagaren i det givna exemplet uppdra åt speditören att ordna med inklarering av varorna i dennes hemland uppkommer däremot ett nytt uppdrag där mottagaren är uppdragsgivare.

Om vi nu vänder på förhållandena kan man tänka sig den typiska hemtagningsspeditören som med uppdrag från en importör får i uppdrag att inklarera varorna. Uppdragsgivare är då importören. Importören kan också lämna i uppdrag att anordna en transport från en säljare i utlandet. NSAB blir då gällande i förhållande till importören som nu också är mottagare.

Om man kombinerar dessa båda situationer så blir samma speditör både avsändningsspeditör för säljaren som då blir uppdragsgivare och för samma transport hemtagningsspeditör med köparen som uppdragsgivare.

En speditör kan också få sitt uppdrag från en annan speditör varvid den andra speditören betraktas som uppdragsgivare.

Detta mönster för hur uppdragen beställs och utförs får betydelse för hur NSAB:s villkor kommer till användning mellan olika parter. Det skall också framhållas att speditören i mycket begränsad omfattning har en motpart som vill ha utfört endast ett uppdrag, s.k. strökund. Det normala är i stället att speditören agerar mot en stor uppdragsgivare och att det avtal som då ingås är ett ramavtal om olika tjänster som faller inom NSAB:s ram. Detta medför att det uppstår ett kontokurantförhållande där ersättning för varje enskilt uppdrag inte krävs. I stället skickas en faktura till uppdragsgivaren, t.ex. en gång i månaden varvid avräkning sker. På detta sätt kan speditören ligga ute med förvånansvärt stora belopp för uppdragsgivaren.

12.9.2 Bedömning av slutpunkten efter uppdragets innehåll

Speditörerna arbetar, som jag nämnt nyss, i allt större utsträckning med logistiklösningar. Härvid representerar speditören båda parter i det bakomliggande köpeavtalet. Likheten med den självständiga transportören som utför uppdrag till både säljares och köpares fördel är här påfallande. Allt som oftast tar speditören också på sig rollen som fraktförare. Speditörens ställning i förhållande till stoppningsrättens slutpunkt kan därför sägas vara osäker på samma sätt som fraktförarens.[115]

Om speditören har åtagit sig att för säljaren anordna en transport synes det vara klart att stoppningsrätten inte upphör trots att godset kommit

[115] Jfr uttalandet i Almén § 39 vid 127.

fram till bestämmelseorten och lagras där.[116] Frågan är dock hur man skall se på fall där speditören också tar emot varorna för köparen.

I vissa situationer har speditören tagit emot varorna på sådant sätt att det uppstått ett beroendeförhållande mellan köparen och speditören. Den senare handlar då för köparens räkning. Om köparen disponerar över varan på ett sätt som avviker från de normala rutinerna vid transporten synes säljaren ha förlorat sin stoppningsrätt. I vissa nordiska fall har man konstaterat att så varit fallet.[117]

> I fallet *Stockholm* NJA 1923 s. 232, som inte rörde stoppningsrätt men ändå behandlade när godset skulle anses kommit i köparens besittning, hade en speditör av köparen fått i uppdrag att ta emot last från ett fartyg. Genom att speditören med hjälp av konossement fått godset utlossat på kaj utan att framställa anmärkning mot godset ansåg *Högsta domstolen* att speditören mottagit godset för köparens räkning. Det hade således lämnats ut till köparen.

Det kan dock vara mer eller mindre svårt att få konkreta hållpunkter för att avgöra på vems vägnar speditören handlar.[118] Speditörens handhavande av tullklarering och liknande synes inte påverka bedömningen eftersom detta ingår i speditörens normala uppgifter; åtminstone om denne är hemtagninsspeditör.[119]

Från senare tid har stor osäkerhet framkommit kring frågan huruvida köparens speditörs mottagande av godset skall anses stoppningsavskärande. I huvudsak tre fall kan här anföras som vid ett första intryck sinsemellan tycks vara oförenliga.[120]

> I fallet *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH) hade ett parti klockor förvärvats av en dansk köpare. De lades först upp på tullens upplagsplats och senare flyttades de till speditörens frilager för köparens räkning. Därefter gick köparen i konkurs. *Højesteret* kom fram till att klockorna inte överlämnats till köparen även om speditören tagit hand om dem, eftersom de vilade krav på frakt och tull på varorna och varorna endast flyttats för att tjäna in lagerhyra.

---

[116] Detta följer av *William Hansens lager* UfR 1923 s. 361 där godset låg i säljarens speditörs lager och vidaresåldes av köparen utan att godset förflyttades. Den förste säljaren kunde då stoppa.

[117] *Stockholm* NJA 1913 s. 232, *Texasbomull* NJA 1920 s. 299, *Quebrachoextraktet* SvJT 1924 ref. s. 40 och *Mangors speglar* RH 1983:34. Se också *Speditörs frilager* UfR 1931 s. 828 (SøHa) och *Italiensk manufaktur* UfR 1961 s. 977 (SøHa) och *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH).

[118] Lorentzen i TfR 1958 s. 321 i en kommentar av domen *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH).

[119] Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 548.

[120] *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH), *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) och *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH).

Domen har blivit kritiserad eftersom det hävdats att godset till en sådan grad omhändertagits för köparens räkning, i vart fall efter att de tagits in på frilagret, att stoppningsrätten borde ha upphört.[121]

På samma linje som det danska rättsfallet går det finländska fallet *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH).

> I det fallet *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH) uppträdde Finnexpress som mottagningsspeditör till den finländska importören Enbom. Denne hade av det schweiziska bolaget Condair köpt ett parti luftfuktare som befann sig hos Finnexpress efter transport när Condair avgav en stoppningsförklaring. Förklaringen avgavs strax innan Enbom gick i konkurs. Finnexpress förbjöds att lämna ut varorna till Enbom. Finnexpress hävdade speditörspant[122] i varorna och sålde dem till täckande av fordringar mot Enbom. *Högsta domstolen* fann att Condair hade kvar sin stoppningsrätt gentemot Enbom. Vidare uttalade domstolen att Finnexpress inte i egenskap av speditör utsedd av köparen hade rätt att motsätta sig stoppandet av varupartiet och inte heller kunde sälja det med stöd av förpantningsvillkoret i NSAB.

> Mot dessa fall står det svenska *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH)[123] där Högsta domstolen kom till det motsatta slutet. Domstolen menade att transporten avslutats sedan varorna kommit till hemtagningsspeditörens lager i Borås och kunde avhämtas. Det hade utbildats en praxis mellan speditören och köparen som innebar att speditören tillfrågade köparen hur han skulle förfara med varorna. I det här fallet hade köparen lämnat en sådan anvisning och stoppningsrätten kunde därför inte utövas av säljaren.

I *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH) förelåg inte mindre än tre[124] rättsutlåtanden som speglar den matris av åsikter som finns när man har att utpeka en slutpunkt för stoppningsrätten. Den åsikt som förespråkade den längst gående rätten för säljaren framfördes av professorn Bernhard Gomard.[125] Han menade att lagen utsträckt stoppningsrätten så långt som det är praktiskt möjligt. Detta innebär att den skulle upphöra först när köparens faktiskt fick godset överlämnat till sig. Säljaren skulle därför enligt Gomard ha rätt att få ersättning av konkursboet och speditören.

Professorn Kurt Grönfors intog en strängare hållning mot säljaren.[126] Han ansåg att sammanhangen blev klara först om man målade upp en helhetsbild av tillämpliga regler. Säljaren skulle anses vara avsändare och därför som fraktförarens avtalspart innehavare av förfoganderätten till godset under transporten. Transporten hade emellertid avslutats och över-

---

[121] Illum, Tingsret s. 224 och Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 170.

[122] Se om detta i avsnitt 15.2.3 (iv).

[123] Se angående de faktiska omständigheterna avsnitt 12.2.2.

[124] Det fanns ytterligare utlåtanden men endast tre var av olika skäl aktuella i målet.

[125] Stockholms tingsrätt, avd. 6, akt T 1050-77 aktbilaga 94, se vidare Gomard, Tillæg obligationsretten s. 25.

[126] Stockholms tingsrätt, avd. 6, akt T 1050-77 aktbilaga 85.

gått till ett lagringsförhållande varför speditören därefter hade att ta order från köparen. Stoppningsrätten hade därför upphört.

Professorn Hugo Tiberg var av åsikten att stoppningsrätten inte hade upphört när godset befann sig hos speditören.[127] Därmed var enligt Tiberg inte avgjort att speditören skulle bli ansvarig för sitt utlämnande av godset. Detta berodde på att säljaren inte hade någon praktisk möjlighet att förfoga över godset i förhållande till speditören.[128] Förfoganderätten hade nämligen gått över till köparen eftersom säljaren inte kunde förfoga över godset utan fraktsedel, vilken inte utställts i det aktuella fallet.[129]

Tedderfallet kan uppfattas på olika sätt. En del hävdar att domen bekräftar åsikten att en mottagningsspeditör skall uppfattas som köparens man.[130] Detta skulle medföra att den äldre praxis som finns i Sverige, framför allt i rättsfallet *Metasilikatet* NJA 1941 s. 516,[131] vilken senarelägger stoppningsrättens slutpunkt, skulle vara överspelad. Tedderfallet skulle också avvika i förhållande till övrig nordisk praxis.[132]

Det finns dock röster som inte instämmer i den nämnda utgångspunkten utan menar att stoppningsrätten inte skärs av endast genom överlämnande till speditören.[133] Jag skulle vilja ansluta mig till den senare åsikten. Enligt min mening måste man tolka Högsta domstolens dom i Tedderfallet på så sätt att det inte är nog för att säljarens stoppningsrätt skall upphöra att transporten avslutats och lagts in på speditörens lager. Högsta domstolen gör nämligen en bedömning av det förhållande som föreligger mellan speditören och köparen. Domstolen framhåller också att förhållandet utvecklats till en sådan praxis där speditören hos köparen efterfrågat vad som skulle ske med varorna. Detta hade skett också i det aktuella fallet. Detta menar jag talar för att man inte kan dra slutsatsen att endast upplagring hos speditören efter transporten är nog för att avskära säljaren från stoppningsrätten. Det krävs något mer. För den moderna speditörsverksamheten kan det inte vara betungande att behöva hänvända sig till köparen för instruktioner. Detta sker ju normalt i alla händelser. Genom detta förfarande tar man också rimlig hänsyn till köparens behov av att få skydd som motsvarar den verklighet som speditörerna arbetar

---

[127] Stockholms tingsrätt, avd. 6, akt T 1050-77 aktbilaga 75.

[128] Se allmänt Tiberg i SvJT 1993. Se vidare om denna ståndpunkt i kapitel 13.

[129] Beträffande förfoganderättens placering i fall där fraktsedel inte utställts hade således Tiberg en från Grönfors avvikande mening. Grönfors har emellertid stöd i europeisk praxis där det klart uttalas att endast avsändaren kan förfoga, se ETL 1985 s. 349 (BGH) samt Clark s. 91 och Temme i Thume Art. 12 Rn. 5 och 12.

[130] Ramberg, Köplagen s. 596. Se också Ramberg i Hellner & Ramberg s. 272 och Ramberg & Nielsen s. 26.

[131] Jfr också hovrättsfallet *Mangors speglar* RH 1983:34.

[132] Se särskilt *Urhuset Lea* UfR 1957 s. 324 (DH) och *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH).

[133] Håstad, Köprätt s. 174 som således ansluter till Almén § 39 vid not 125 ff.

med. Man kan t.ex. anföra att transport och logistiktjänsterna är utlagda på utomstående företag för att slippa fasta kostnader för hantering och lagring av varorna.

Sammanfattningsvis menar jag att man, för att bedöma huruvida säljaren har kvar sin stoppningsrätt, måste gå in i det enskilda avtalet mellan uppdragsgivaren och speditören. De uppgifter som speditören åtagit sig att utföra är avgörande. Utifrån dessa får man sedan avgöra huruvida speditörens handhavande med godset efter transporten också skall medföra att de skall anses vara överlämnade till denne för köparens räkning.

12.10 Säljarens meddelande till fraktföraren om stoppningsrätt

En viktig fråga som kommer upp i samband med stoppningsrätten är hur säljaren utövar sin stoppningsrätt under transporten. Jag beskriver i avsnitt 8.6 den skyldighet säljaren i förhållande *till köparen* har att meddela köparen att stoppningsrätt har utövats. Däremot finns det inte någon rättslig föreskrift där säljaren ålagts att *till fraktföraren* lämna meddelande eller på annat sätt iaktta formaliteter för att utöva stoppningsrätten. Det avgörande för hur stoppningsrätten skall kunna utövas är därför att säljaren måste försäkra sig om att godset inte lämnas ut till köparen.

Eftersom säljarens stoppningsrätt varar så länge varorna inte lämnats ut till köparen bör säljaren meddela den person som innehar varorna att han utövar sin stoppningsrätt. Är det fråga om underbortfraktning bör alltså stoppningsförklaringen riktas till den utförande fraktföraren. I många befraktnings- och transportförhållanden är denne inte känd och säljaren får då ge sig till tåls med den fraktförare som påtagit sig transportansvaret. En annan möjlighet är att underrätta en agent för transportören vid bestämmelseorten för att denna skall effektuera stoppningen.

Det skall uppmärksammas att meddelandet inte är det som avgör huruvida säljaren kan utöva sin stoppningsrätt. Det är bara ett medel för säljaren för att komma åt varan så att den åter skall kunna föras in under hans eller hennes vård. Detta innebär att om fraktföraren lämnar över varan till köparen så har stoppningsrätten gått förlorad för säljaren. Samma regel gäller även om utlämnandet sker av misstag.[134]

Meddelandet som säljaren lämnar om stoppning är således av synnerlig vikt. Det måste utformas så att det inte råder någon tvekan om att godset inte får lämnas ut. Ett meddelande som innehåller en anvisning till fraktföraren om att "avvakta fortsatt handläggning av transporten tills vidare order följer" ger inte på ett klart sätt uttryck för att godset absolut inte får

[134] *Säters järnvägsstation* NJA 1916 s. 32.

lämnas ut på grund av stoppningen. Det finns alltså all anledning att iaktta omsorg när stoppningsrätten skall utövas genom ett meddelande till den som har varorna i sin vård.

Nu är det emellertid inte så enkelt att säljarens meddelande till fraktföraren också medför att meddelandet ovillkorligen följs av fraktföraren. Huruvida fraktföraren är skyldig att följa en anvisning från säljaren om att stoppningsrätt utövas framgår inte uttryckligen vare sig av köprättslig eller transporträttslig lagstiftning. Den närmare regleringen av denna fråga behandlar jag i kapitel 13.

13 Stoppningsrättens verkan i fraktförhållandet

13.1 Bakgrund till frågeställningen

Frågan i detta kapitel är vilken verkan det meddelande om att stoppningsrätten utövas som säljaren lämnar fraktföraren medför. Är stoppningsrätten sådan att den får verkan direkt i förhållande till fraktföraren oberoende av dennes åtaganden enligt fraktavtalet? Om en sådan verkan godtas hamnar fraktföraren i ett dilemma.[1] Detta uppstår genom den konflikt som föreligger mellan i) säljarens stoppningsrätt och ii) den förfoganderätt som tillkommer annan än säljaren. Beträffande denna fråga är rättsläget synnerligen oklart, inte bara i nordisk rätt.

13.1.1 Fraktförarens dilemma – krav från flera håll

De situationer där fraktföraren kan få ett meddelande om stoppning ter sig olika beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Endast i vissa situationer kan man tala om att fraktföraren står inför krav från flera håll.[2] Två huvudfall är intressanta för den fortsatta framställningen.

Det första fallet kan delas upp i två undergrupper.

- Säljaren har ingått avtal med fraktföraren och är således avsändare,
  - med förfoganderätt över varorna, eller
  - utan förfoganderätt över varorna, eftersom denna övergått till mottagaren.
- Det andra fallet innebär att säljaren aldrig haft förfoganderätt eftersom fraktkontraktet ingåtts av någon annan.

De olika situationerna måste behandlas var för sig. I de fall säljaren också är avsändare som innehar förfoganderätt uppstår inte något dilemma för

---

[1] Debattista i Essays in honor of Tiberg talar om "the carrier's dilemma".

[2] Hammer s. 237 talar om "doppelten Konflikt".

fraktföraren eftersom säljaren har behörighet att förfoga över varorna också enligt fraktavtalet. Fraktföraren har endast en person att rätta sig efter.

Däremot uppstår det krav från två håll i de fall säljaren har ingått avtalet men förfoganderätten upphört att gälla för honom. När detta sker beskriver jag i kapitlet 11 om transporträttslig förfoganderätt. Det kan erinras att det föreligger en viss skillnad beroende på vilka transportdokument som utfärdats.

Förfoganderättens övergång kan i grova drag sammanfattas enligt följande. I de fall ett konossement utfärdats för transporten är förfoganderätten bunden till innehavet av dokumentet. Om ett annat dokument än konossement utfärdats för transporten måste man skilja mellan olika situationer. För det första upphör förfoganderätten om säljaren avsäger sig denna rätt till förmån för mottagaren redan under transporten. För det andra upphör förfoganderätten när varorna kommit fram till bestämmelseorten och mottagaren gör sin rätt till godset gällande.

Slutligen kan det också uppstå krav från två håll i det fallet säljaren inte ingått avtal med fraktföraren. Säljaren är då inte ens part i transportavtalet och har därför ingen förfoganderätt enligt de transporträttsliga reglerna. Det skall uppmärksammas att avtalet med fraktföraren kan ha ingåtts av någon för säljarens räkning och då kan denne som ombud för säljaren förfoga på samma sätt som om säljaren själv ingått avtalet.

Värre blir det för säljaren om det är köparen eller dennes ombud som ingår avtalet med fraktföraren. Säljaren står då utan möjlighet att ge fraktföraren anvisning om förfoganderätt inom fraktavtalets ram.

Reglerna kring konossementet har utformats som legitimationsregler. Den rätt som framgår av konossementet är formell i den mening att det materiella rättsläget inte behöver utpeka innehavaren som behörig att förfoga enligt fraktavtalet. Däremot är reglerna om förfoganderätt i andra fall än då konossement används utformade på sådant sätt att de avser att spegla den materiella rätten enligt fraktförhållandet.[3] Dessa skillnader skall dock inte överdrivas i förhållande till stoppningsrätten. Förfoganderätten är – oavsett vilket dokument som används – oavhängig av den materiella rätt som kan tillkomma den ena eller andra parten enligt köpeavtalet. Fraktavtalet speglar således mycket sällan det underliggande förhållandet.

Varje ingrepp som tillåts ske i den avtalade transportens genomförande riskerar att störa densamma. Detta gäller oavsett om det är störningar i form av förfoganderättsanvisningar under själva transporten eller om det är ändrade utlämningsanvisningar vid slutet av transporten.[4] Inom ramen för den transporträttsliga förfoganderätten har fraktföraren således att hålla sig till vad parterna avtalat beträffande förfoganderätten. Om han

[3] Carstensen 2 s. 31.

[4] Grönfors, Fraktavtalet s. 71.

eller hon inte följer dessa instruktioner följer en relativt sträng skadeståndssanktion.[5]

13.2 Fraktföraren kan vara skyldig att följa en stoppningsanvisning

Om en fraktförare vid skadeståndspåföljd är skyldig att följa en anvisning om utövande av stoppningsrätt från en säljare utan förfoganderätt hamnar fraktföraren onekligen i ett dilemma. Huruvida fraktföraren drabbas av ett sådant skadeståndsanspråk är inte klart besvarad. Det kan genast konstateras att regleringen inte kan innebära att fraktföraren kan hamna i en situation som medför skadeståndsansvar oberoende av sitt agerande. Reglerna måste förstås på det sättet att fraktföraren skall kunna befria sig från skadeståndsskyldighet genom ett godtagbart agerande.

13.2.1 Fraktföraren är endast förpliktad enligt fraktavtalet om inte annat framgår uttryckligen av lag

På flera ställen framhåller jag att fraktavtalet måste ses som ett avtal som ger verkningar för alla inblandade parter, dvs. avsändare, fraktförare och mottagare. Endast dessa blir direkt förpliktigade eller berättigade enligt avtalet. För att andra personer skall kunna göra gällande något under avtalet krävs att sådana rättigheter kan föras in under de regler eller avtalsvillkor som gäller för fraktavtalet.

Det kan förefalla märkligt att tillåta verkan från en enligt köpeavtalet gällande reglering in i fraktavtalet utan att det framgår av fraktförarens åtaganden i fraktkontraktet. En sådan möjlighet har i nordisk eller internationell debatt egentligen aldrig diskuterats utanför området för konossementtransporter.[6] Enligt min mening krävs, för att en sådan verkan skall över huvud taget skall tillåtas, positivt stöd i lag. På några punkter kan man finna visst stöd för att stoppningsrätten skall tilläggas verkan in i fraktavtalet.

---

[5] Avsnitt 11.10.

[6] Se Tiberg i Festskrift till Sundberg s. 407.

13.2.2 Varför 61 § andra stycket köplagen finns

Stoppningsrätten som den formulerats i köplagen får till en början endast betydelse för parterna i köpförhållandet. Det är därför regeln tagits in i köplagen. Det skulle möjligen kunna hävdas att 61 § andra stycket sista meningen köplagen är en regel som ger stöd för påståendet att stoppningsrätten kan få verkan in fraktavtalet. I denna fastslås emellertid endast att säljaren inte är berövad sin rätt att åberopa stoppningsrätten trots att dokument avseende godset överlämnats till köparen. Motsvarende regel för internationella köp finns i artikel 71(2) första meningen CISG.

Någon uttrycklig bestämmelse om fraktförarens skyldigheter i sammanhanget har däremot inte förts in i vare sig lagtext eller konvention.

> Om man jämför med engelsk rätt finner man i section 46(4) SGA däremot en uttrycklig regel om vilka förpliktelser ett meddelande om stoppning från säljaren medför för fraktföraren.[7] Här anges att fraktföraren eller annan innehavare av godset måste återlämna det till säljaren eller förfara med godset enligt säljarens anvisningar.[8] Detta är en klar regel som medför skyldigheter för fraktföraren gentemot säljaren men också motsvarande lättnad i utlämningsansvaret.[9]

Den bestämmelse som tagits upp i 61 § andra stycket sista meningen köplagen är således en regel som enligt sin ordalydelse inte sträcker sig längre än till parterna i köpförhållandet. Egentligen är bestämmelsen överflödig mot bakgrund av regleringen i sjölagen.

Regleringen för internationella köp är klarare på denna punkt. Artikel 71(2) sista meningen CISG anger att konventionen endast reglerar förhållandet mellan parterna i köpförhållandet. Därför gäller nationell rätt för att avgöra transportörens ställning.[10] Internationella köp har således inte någon från sjölagen avvikande reglering i denna fråga.[11]

13.2.3 Materiell rätt som slagits fast genom säkerhetsprocessuell åtgärd

Trots att de köprättsliga regelverken saknar reglering om köpförhållandets verkan i fraktförhållandet kan sådan verkan uppkomma på annat sätt. Det

---

[7] Detta diskuterar Debattista i Essays in honor of Tiberg s. 187 ff.

[8] Benjamin para. 15-088.

[9] Engelsk rätt kan därför inte tjäna som förebild för bedömning av nordisk rätt i detta avseende. Jfr Håstad, Köprätt s. 175 och Tiberg i Festskrift till Sundberg s. 414 f.

[10] Se Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 34 och nedan avsnitt 16.6.1 (i).

[11] Tiberg i Festskrift till Sundberg s. 413 f. och Tiberg i SvJT 1993 s. 555, Håstad, Köprätt s. 175 samt Ramberg & Herre, CISG s. 457 ff.

starkaste stödet för att fraktföraren inte helt kan avskärma sig från andra rättsförhållanden erbjuder de processuella säkerhetsåtgärderna. Ett exempel är en tredje man som anser sig ha bättre rätt till viss egendom som befinner sig under transport hos en fraktförare. Under sådana förhållanden kan tredje man, för det fall förutsättningarna härför är uppfyllda, utverka kvarstad i lasten.[12] Grunden för ett sådant yrkande kan vara vilket som helst rättsligt godtagbart förvärv; t.ex. att tredje man förvärvat äganderätten från mottagaren eller en säljare som åberopar stoppningsrätt. Fraktföraren är, som vilket annat rättssubjekt som helst, tvungen att följa domstolars eller andra myndigheters beslut beträffande lastens utlämning.

Ett sådant synsätt leder till att de säkerhetsprocessuella instituten är avgörande för möjligheten att utöva stoppningsrätten i det enskilda fallet.[13] Till detta kommer att förutsättningarna för att tillämpa säkerhetsåtgärder varierar mellan skilda nationella rättsordningar. Dessutom kommer man sällan att hinna få till stånd en säkerhetsåtgärd innan godset lämnas ut till den mottagare som har rätt enligt fraktavtalet. Däremot kan man av detta inte dra slutsatsen att man, utan att sådan säkerhetsåtgärd meddelats, kan tillägga säljarens stoppningsanvisning direkt verkan enligt fraktavtalet.

13.2.4 Situationen när konossement överlämnats till köparen

Fraktföraren är normalt endast förpliktad i enlighet med fraktavtalet. Denna slutsats påverkas när ett konossement utfärdas för transporten eftersom konossementets huvudfunktion är att utgöra handtag till godset. I detta sammanhang måste man ta hänsyn inte bara till regleringen i köplagen, utan också till den som finns i sjölagen.

Den regel som finns upptagen i 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen kan tyckas ge stöd för att stoppningsrätten skall ges verkan in i fraktavtalet. Bestämmelsen lämnar emellertid endast upplysning om att säljarens rätt att hindra godsets utgivande eller kräva det åter gäller även om konossement beträffande varan har lämnats över till köparen. Således ger denna regel inte mer information än den vi kan hämta ur 61 § andra stycket köplagen.

Regeln har ändrats något från det att den infördes i sjörätten genom 1891 års sjölag.[14] Emellertid rör dessa ändringar endast förutsättningarna för stoppningsrätten och rör inte de här diskuterade frågorna. Transportörens ställning vid stoppningsrätt från säljaren är omgärdad av diverse

---

[12] *Ouschterlonys timmer* NJA 1911 s. 407 och Hammarskjöld s. 206.

[13] Gorton, Rättsliga ramar s. 191.

[14] Se avsnitt 3.11.2 (iv).

oklara förabetsuttalanden i samband med dessa ändringar som till viss del bidragit till förvirringen kring stoppningsrätten.

Till en början anges att stadgandet avser närmast förhållandet mellan innehavare av dokumentet och dennes fångesman, dvs. köpförhållandet. Det är således inte i första hand fraktförhållandet som avses.[15] Det anförs vidare att den naturligaste och säkraste vägen för utövning av stoppningsrätten är den att säljaren låter ett ombud uppvisa ett konossement och på så sätt framtvinga uppläggning.[16] Slutligen anförs att konossement inte är en förutsättning för utövande av stoppningsrätten varför befälhavaren på grund av säljarens order har rätt att förhindra utlämnande till köparen även utan uppvisande av konossement.

Mot bakgrund av dessa uttalanden har det allmänt inom litteraturen antagits att säljarens stoppningsrätt består även sedan konossementet överlämnats till köparen. Den allmänna uppfattningen är vidare att säljaren kan få problem med förfoganderättsreglerna eftersom stoppningsrätten inte tillagts verkan direkt in i fraktavtalet.[17] Ett sådant synsätt verkar också vara dominerande bland internationella sjörättsjurister.[18]

13.2.5 Varför regeln om stoppningsrätt finns i sjölagen

Sjölagens regler har emellertid i vissa sammanhang uppfattats på sådant sätt att stoppningsrätten skulle handla om säljarens möjlighet att ge anvisningar till fraktföraren.[19] Man kan fråga sig vad regeln annars skulle göra i sjölagen? Det kan tyckas uppenbart att det är fråga om en regel som måste ges verkan i fraktförhållandet. Av förarbetena framgår dock att syftet med att placera regeln i sjölagen var ett annat.

Förarbetena till införandet av stoppningsregeln i sjölagen,[20] vilka alltjämt äger giltighet,[21] uttalar klart att skälet till att regeln upptagits där är att konossementets verkningar är sådana att de nödvändiggör ett uttryckligt stadgande för att klargöra att säljarens rätt att stoppa varan kvarstår trots

---

[15] Betänkande 1887 s. 126 och SOU 1936:17 s. 257.

[16] Detta uttalas redan i prop. 1862/63:81 s. 92 och följs upp i Betänkande 1887 s. 126 f. och SOU 1936:17 s. 257.

[17] Almén § 15 not 35 ff. och § 16 not 38 ff., Hillgård s. 75 f. och 179 f., Schmidt m.fl. s. 130 f., Grönfors, Godsbefordran s. 296, Ramberg, Köplagen s. 594 och Carstensen 2 s. 29 ff.

[18] Se CMI Yearbook 2000 s. 166 där det tas för givet att säljaren inte kan utöva sin stoppningsrätt sedan denne avhänt sig sin förfoganderätt genom att överlämna konossementet.

[19] Ramberg i Hellner & Ramberg s. 270, jfr Ramberg, Köplagen s. 594 där dock uttalandena har modifierats.

[20] Betänkande 1887 s. 124 f. jfr med SOU 1936:17 s. 254.

[21] NJA II 1994 s. 826 och prop. 1993/94:195 s. 259.

att konossementet lämnats över till köparen. Bestämmelsen finns således inte i första hand i sjölagen för att säljarens rätt skall ges verkan i fraktförhållandet.

13.2.6 Fraktförarens onda tro bryter utlämningsskyldigheten

Fraktföraren har ett strikt utlämningsansvar.[22] På senare tid har det framkommit synpunkter som går ut på att fraktföraren inte har detta strikta utlämningsansvar.[23] Dessa uttalanden har i första hand rört situationer där ett konossement utfärdats. Skulle argumenteringen vara riktig kommer den att spela roll också för sådana fall där konossement inte utställts för transporten och därmed också för samtliga transportslag.[24]

Den formella legitimation som 13 kap. 52 § (302) sjölagen ger innehavaren av konossementet (aktiv legitimation) skulle enligt allmänna värdepappersrättsliga principer[25] medföra att fraktföraren kan prestera med befriande verkan endast för det fall han eller hon är i god tro (passiv legitimation). Om detta antagande skulle vara riktigt innebär det att en stoppningsförklaring till fraktföraren skulle kunna bryta fraktförarens goda tro och stoppningsrätten på detta sätt få verkan direkt in i fraktavtalet.

Uppfattningen, att utlämningsskyldigheten inte skulle vara absolut, går tillbaka på några förarbetsuttalanden till sjölagen.[26] Dessa är inte helt klara och jag skall därför redogöra för tillkomsten av uttalandena något här. Det skall uppmärksammas att förarbeten har en tendens att ge stöd åt sig själva. Ett uttalande i ett förarbete kan ge stöd åt en åsikt i ett annat förarbetsuttalande som i sin tur ger stöd åt ett tredje. Så är fallet till viss del när det gäller frågan om fraktförarens goda tro vid utlämning av gods.

Enligt motiven till 1864 års sjölag[27] ålades befälhavaren vid användande av innehavarkonossement inte någon skyldighet att undersöka mottagarens behörighet på annat sätt än att det av konossementet måste framgå att godset kunde lämnas ut till den som begärde det. I detta sammanhang uttalades att stoppningsrättens utövning fått sin lösning genom att säljaren kunde begära ett extra exemplar av konossementet och sända det till en affärsvän som kunde begära lasten utlämnad. Därmed kunde säljaren åtminstone få till stånd ett uppläggningsförfarande. Dessa förarbetsuttalande

---

[22] Se avsnitt 11.10.8.

[23] Håstad, Köprätt s. 174 ff. och Håstad, Sakrätt s. 178 ff.

[24] Tiberg i Festskrift till Sundberg s. 409.

[25] Jfr 19 § lagen (1936:81) om skuldebrev.

[26] Håstad, Köprätt s. 174 ff. hänvisar till förarbetena till 1936 års sjölagsändringar, NJA II 1936, men reglerna går tillbaka till 1864 års sjölag.

[27] Prop. 1862/63:81 s. 92.

är klara nog. Det är inte fråga om något krav på god tro hos fraktföraren beträffande den materiella rätten för att denne skall kunna utlämna med befriande verkan till mottagaren.

Dessa uttalanden följdes upp i förarbetena till 1891 års sjölag där motsvarande regler överfördes och kompletterades i vissa här ointressanta avseenden. Följande uttalanden beträffande utlämnandet gjordes.

> I intet fall må aflemnande ske till annan än innehafvaren af konnossementet; men å andra sidan är befälhafvaren pligtig att utlemna godset till en hvar som *formelt* är legitimerad, utan rätt eller skyldighet att pröfva möjligen befintliga öfverlåteres materiela giltighet. Endast för det fall, att konnossementet, som enligt uttryckligt förbehåll är ställt till viss man, företes af någon annan än denne, åligger det befälhavaren att pröfva giltigheten af innehafvarens åtkomst.[28]

Detta uttalande kompletteras med att stoppningsrätten får utövas genom att säljaren tar ut ett eget exemplar av konossementet och uppvisar det på bestämmelseorten.[29] Uttalandena så här långt kan alltså inte misstolkas. Något krav på god tro för passivlegitimationen uppställs varken i lagtexten eller i förarbetena.

Däremot förändras bilden i samband med ett lagstiftningsärende som ligger utanför sjölagen, nämligen det om upplagshus och upplagsbevis.[30] I denna lag infördes regler om upplagsbevis som utformades efter mönster av sjölagens regler om konossement. I förarbetena gjordes uttalanden om reglerna i sjölagen.[31] Dessa uttalanden avspeglar dock inte hela bilden av reglerna om konossement i 1891 års sjölag.

I förarbetena till lagen om upplagshus och upplagsbevis diskuteras huruvida lagen borde innehålla en särskild regel, motsvarande dagens 40 § sista stycket sista meningen växellagen (1932:130), som innebär att en växelbetalning befriar gäldenären även om han eller hon inte kontrollerar äktheten av överlåtelsen av växeln.[32] I förarbetena konstaterades att 1891 års sjölag inte innehöll någon motsvarande regel och att denna avvikelse i förhållande till växellagen inte motiverats.[33] Sedan tillades följande om orsaken till denna tystnad.

> Orsaken till denna avvikelse från växellagen framgår inte av förarbetena till sjölagen. Det ligger dock nära till hands att antaga, att orsaken varit, bl.a. att en regel av antydda art obetingat lärer gälla endast, om gäldenären är i god tro.[34]

---

[28] Betänkande 1887 s. 105.

[29] Betänkande 1887 s. 126.

[30] Den numera upphävd lagen (1931:110) om upplagshus och upplagsbevis.

[31] NJA II 1932 nr 1.

[32] NJA II 1932 s. 89.

[33] Detta avser en skrivning i Betänkande 1887 s. 103.

[34] NJA II 1932 s. 89.

Uttalandet syftar på den regel som senare togs upp i 19 § skuldebrevslagen enligt vilken gäldenären kan betala med befriande verkan endast för det fall han eller hon är i god tro. Möjligen skulle man kunna tolka uttalandet så att växellagen ger uttryck för ett undantag från det allmänt gällande kravet på god tro hos gäldenären. Sjölagen ger i analogi härmed, och då undantagsregeln saknas, uttryck för den allmänna regeln att det krävs god tro på fraktförarens sida för att denne utan sanktioner skall kunna lämna ut varorna med befriande verkan. Den påverkan från reglerna om skuldebrev som här kan skönjas kan förklaras av det arbete som pågick med utarbetandet av skuldebrevslagen.

Vad förarbetena till lagen om upplagshus och upplagsbevis inte går in på i detta sammanhang är själva utlämningsmekanismen i fråga om konossementet. Detta behandlar sjölagskommittén på annat ställe än frågan om kravet på särskild regel om god tro.[35] Förarbetena till lagen om upplagshus och upplagsbevis redogör således inte på ett riktigt sätt för utlämningsmekanismen enligt sjölagen.

I förarbetena till lagen om upplagshus och upplagsbevis diskuteras sedan stoppningsrätten där man konstaterar att det vid järnvägstransporter antagits att säljaren, när köparen blivit innehavare av fraktsedelsdubblett, måste utverka kvarstad i godset om han eller hon skall kunna utöva sin stoppningsrätt. På samma sätt får en säljare förfara för att utöva stoppningsrätt sedan upplagsbeviset överlåtits.[36] Detta tyder igen på att man valde att inte fullfölja tankarna att ond tro bryter utlämningslöftet.

När sedan 1936 års ändringar i sjölagen skulle genomföras gjordes uttalanden i frågan som kan sägas vara en sammanställning av uttalandena i 1887 års förslag till sjölag och i förslaget till lagen om upplagshus och upplagsbevis.[37] Man upprepade således att avlämnandet ej i något fall fick ske till annan än innehavaren. Samtidigt hänvisade man till de allmänna principerna kring skuldebrevsrätten och menade att legitimationsregeln obetingat gäller endast för det fall gäldenären är i god tro.[38] Inte heller här görs någon särskild hänvisning till stoppningsreglerna. När reglerna om stoppningsrätt behandlas upprepas i allt väsentligt vad som sagts vid införandet av sjölagen.[39] Dessa uttalanden gäller även för dagens regler.[40]

Av de här refererade förarbetsuttalandena kan man enligt min mening inte dra några slutsatser huruvida det är avsett att fraktförarens möjlighet

---

[35] Betänkande 1887 s. 103 tar upp särregeln och s. 105 tar upp frågan om utlämningsmekanismen.

[36] NJA II 1932 s. 115.

[37] Det kan framhållas att Hugo Wikander var aktiv både vid utarbetandet av lagen om upplagshus och upplagsbevis och 1936 års sjölagsändringar vilket kan ha påverkat skrivningarna.

[38] SOU 1936:17 s. 234.

[39] Se SOU 1936:17 s. 256 f., jfr Betänkande 1887 s. 126 f.

[40] NJA II 1994 s. 825 f., se prop. 1993/94:195 s. 258 f.

att lämna ut last med befriande verkan vid stoppning skall vara betingad av god tro. Uttalandena är alltför oklara för några sådana slutsatser.

Det kan däremot konstateras att sjölagen som *lex specialis* skall gå före skuldebrevslagens regler om man kan konstatera att en särskild från den generella lagen avvikande regel föreligger. Det blir således fråga om att undersöka om sjölagens regler i detta sammanhang skall uppfattas som en avvikelse från de mera generella principerna i skuldebrevslagen. Att det finns andra stadganden som följer skuldebrevslagens mönster är för denna fråga inte avgörande.[41]

Vidare kan konstateras att texten i 13 kap. 52 § (302) första stycket sjölagen endast motsvarar 13 § skuldebrevslagen om aktiv legitimation, dvs. vem som äger kräva prestation. Sjölagen innehåller däremot inte någon bestämmelse som motsvarar 19 § skuldebrevslagen om passiv legitimation, vilken innebär att gäldenären kan prestera med befriande verkan endast vid god tro.

Mot bakgrund av detta kan jag konstatera att det föreligger starka normativa argument för att uppfatta legitimationsreglernas rättsverkan vid utlämning av gods mot konossement på så sätt att de endast ger ett godtrosskydd. Utlämnar fraktföraren godset till annan än rätt mottagare är fraktföraren skyddad om den som mottog godset var formellt legitimerad och fraktföraren var i god tro.[42] Ett sådant synsätt leder till att ett meddelande om stoppning från säljaren, även om denne inte är förfogandeberättigad, kan leda till att fraktföraren hamnar i ond tro.

(i) Starka sakliga skäl finns mot att ond tro skall tilläggas betydelse för stoppningsrätten

Ett meddelande om stoppningsrätt bör således i vissa situationer kunna medföra att fraktföraren anses vara i ond tro beträffande mottagarens materiella rätt.[43] Starka sakliga skäl talar dock mot att bryta fraktförarens skyldighet att ta hänsyn endast till krav från dem som är involverade i den trepartskonstellation som fraktavtalet innebär.[44] Låt mig visa detta med ett par exempel.

Exempel: Säljaren ingår avtal om transport med fraktföraren. Som mottagare anges köparen. Inget särskilt transportdokument utställs för transporten som går till sjöss. Säljaren avsäger sig under transporten sin förfoganderätt till kö-

---

[41] Håstad, Köprätt s. 176 hänvisar till 62 § kommissionslagen till stöd för att skuldebrevslagens mönster skall följas. Jfr dock Tiberg & Lennhammer s. 52 ff.

[42] Schmidt m.fl. s. 131 och Håstad, Köprätt s. 174 ff.

[43] Selvig, Grenseland s. 49.

[44] De i det följande lämnade synpunkterna om fraktförarens problem med att utreda materiell rätt godtas allmänt i litteraturen. Se t.ex. Selvig, Grenseland s. 49, Ramberg, Köplagen s. 594, Håstad; Köprätt s. 175 samt Tiberg i Festskrift för Sundberg s. 411, se också Tiberg i SvJT 1993 och Tiberg i Etudes en Mateesco-Matte.

paren. När godset kommer fram visar det sig att köparen har svårigheter med betalning av varorna enligt köpeavtalet. Säljaren vänder sig till fraktföraren för att hindra att denne lämnar ut godset. Köparen kräver utlämnande i enlighet med fraktförarens utlämningslöfte. Skall fraktföraren följa denna anvisning?

I den tänkta situationen, där säljaren överlåtit förfoganderätten, kan man argumentera för att fraktföraren skall beakta säljarens anvisningar. Säljaren har som part varit inblandad i avtalet. Det förefaller vidare vara uppenbart att köparen inte kan betala köpeskillingen. Det dock inte säkert att stoppningsrätt föreligger. Av de åberopad fakta framgår inte om säljaren visste om köparens prekära ekonomiska situation när avtalet ingicks eller om det har ställts någon säkerhet. En förfrågan till köparen eller konkursboet ger inte några säkra hållpunkter för bedömningen. Fraktföraren tvingas agera utredare. Även om fallet vid en hastig anblick kan tyckas ge stöd för att det inte är särskilt farligt att låta säljarens stoppningsrätt få verkan direkt in i fraktavtalet medför en sådan verkan stora problem för fraktföraren.

Exempel: I detta fall är det köparen som ingår fraktavtal med fraktföraren. Som mottagare anges en bank, vilken har givit köparen ett lån för inköp av varorna. Eftersom lånet betalas ut till köparen när varorna lastats in för transport avsäger sig köparen i egenskap av avsändare den förfoganderätt som annars skulle tillkomma honom. Strax efter det att banken betalar ut lånebeloppet men innan köparen betalar köpeskillingen går köparen i konkurs. Säljaren begär att fraktföraren skall hålla inne varorna. Banken begär att varorna lämnas ut till dem i enlighet med transportuppdraget.

Situationen där en bank finansierar ett köpeavtal och ställer sig själv som mottagare på en fraktsedel är inte ovanlig. Det är det sätt varpå en bank kan skaffa säkerhet för det fall inte konossement utställts. Säljaren har i detta fall över huvud taget inget med transporten att skaffa. Det kan enligt min mening med fog ifrågasättas varför fraktföraren i denna situation skulle behöva beakta en anvisning från en tredje man som aldrig varit inblandad i fraktavtalets trepartsmönster.

Även om man frigör sig från fraktavtalets ram finns argument som talar mot att fraktföraren skulle vara skyldig att ta hänsyn till säljarens krav. Skulle man ålägga fraktföraren en sådan skyldighet kan hela säkerhetssystemet vid betalning inom handeln komma i gungning. För att en finansiär skall vara villig att låna ut pengar mot säkerhet i godset måste denne veta att han eller hon kan spärra utomstående från att komma åt godset under transporten. Som ovan i kapitel 11 påpekats har hela det förfoganderättsliga systemet byggts upp för att tillgodose ett sådant behov av säkerhet för försäljning och finansiering under transporten. Skulle man ålägga fraktföraren att följa instruktioner från parterna i det underliggande avtalet kommer man snart till en punkt där systemet bryter samman. Detta kan inte vara önskvärt och man bör akta sig från att slå in på vägar som leder för långt i den riktningen.

(ii) Stränga krav för att anse fraktföraren vara i ond tro

Mot bakgrund av de skäl som anförts ovan som skäl mot att tillåta stoppningsrätten att skära igenom utlämningsskyldigheten enligt fraktavtalet måste mycket stränga krav uppställas för att anse att fraktföraren skall ha kommit i ond tro när säljaren ger en stoppningsförklaring.[45]

Förutom de i det förra underavsnittet anförda skälen finns ytterligare skäl. Fraktföraren måste på något sätt komma ifrån att bli stående med godset. I dagens snabba godshantering krävs således enkla förfaringssätt för fraktföraren. Denne skall inte bli stående med godset i avvaktan på en tvist som rör säljare och köpare.

En fraktförare som har att fullgöra en naturaprestation, saknar enligt allmänna regler[46] möjlighet att frigöra sig från sin skyldighet genom att anförtro godset åt tredje man. Därför finns enligt särskilda regler i sjölagen och annan transporträttslig lagstiftning möjlighet att lägga upp varorna för det fall mottagaren inte kan ta emot dem.[47] Denna reglering kan dock inte användas för det fall det är fråga om stoppning eftersom det knappast kan sägas vara fråga om sådana svårigheter med utlämnandet som avses i reglerna.

Däremot finns det ett uttryckligt stadgande som tar sikte på konkurrerande krav. Det är 13 kap. 53 § (303) sjölagen. Detta gäller endast för det fall flera konossementsinnehavare begär utlämnande. För det fall säljaren inte har ett konossement kan stadgandet inte tillämpas enligt sin ordalydelse. Inte heller bör det kunna tillämpas analogt.[48] Om detta skulle tillåtas kan vilka krav som helst komma att leda till uppläggning och hela systemet med konossementets representativa funktion, såsom det framgår av sjölagen, skulle upplösas. Om detta varit avsett hade reglerna utformats på ett sätt som bättre motsvarade kraven.

Sammanfattningsvis kan man således konstatera att starka skäl talar för att kravet på god tro har en särskild innebörd enligt sjölagens legitimationsregler. Endast i de fall säljaren lyckas lägga fram övertygande utredning beträffande sin rätt och göra stoppningsrätten uppenbar bör man enligt min mening anse att fraktföraren har försatts i sådan ond tro att han måste följa stoppningsanvisningen. Det är alltså fråga om ett slags kvalificerad ond tro.[49]

---

[45] Ramberg, Köplagen s. 594 anser att transportören är skyldig att ta hänsyn till säljaren endast i uppenbara fall. Tiberg i Festskrift till Sundberg s. 411 talar om chikanfall för att bryta utlämningsskyldigheten. Se också Tiberg i SvJT 1993 s. 555.

[46] Lagen (1927:56) om nedsättning av pengar hos myndighet.

[47] Grönfors, Allmän transporträtt s. 74 f.

[48] Hammarskjöld s. 209. Jfr dock Håstad, Köprätt s. 174.

[49] Jfr kraven i 18 § första stycket skuldebrevslagen.

13.2.7 Fraktförarens skadeståndsskyldighet när säljaren utövar stoppningsrätt

Med de resultat som undersökningen hittills har givit, att fraktföraren i vissa undantagssituationer inte kan utlämna varan med befriande verkan till mottagaren måste också en skadeståndssanktion föreligga för fraktföraren för det fall utlämnande ändå sker.

Beträffande denna fråga finns vissa uttalanden i förarbeten till sjölagen. Där framhålls att eftersom det inte är en förutsättning för utövande av säljarens stoppningsrätt att denne uppvisar konossement, så kan det inte förmenas befälhavaren att hindra att godset utlämnas. Däremot är befälhavaren inte *skyldig* att följa en föreskrift att stoppa godset. Någon sådan skyldighet kan enligt motiven inte heller skäligen åligga befälhavaren eller redaren med hänsyn till den ersättningsskyldighet som kan drabba dem enligt reglerna kring förfoganderätt och utlämning.[50]

Sammanfattningsvis lämnar således förarbetena utrymme för en tolkning som innebär att fraktföraren inte skall drabbas av skadeståndsskyldighet för det fall han eller hon följer en stoppningsförklaring som visar sig vara riktig.[51] Fraktföraren följer dock säljarens stoppningsanvisning på egen risk. Tar fraktföraren fel och det visar sig att stoppningsanvisningen var ogrundad utsätts fraktföraren för de hårda ansvar som gäller för brott mot utlämningslöftet.

Men låt mig vända på saken. Fraktföraren lämnar ut varan till den som är legitimerad mottagare. Detta fall tar inte förarbetena ställning till annat än att de uttalar att fraktföraren inte är skyldig att följa säljarens anvisning. Detta kunde möjligen tolkas så att fraktföraren inte hade någon som helst anledning att ta notis om säljarens meddelande hur uppenbar dennes rätt än är. Så kan emellertid inte vara fallet. Godtas antagandet att fraktförarens onda tro gör att han eller hon inte kan lämna ut lasten med befriande verkan, måste man också fullfölja tanken och erkänna att detta leder till att fraktföraren kan bli skadeståndsskyldig för det fall han eller hon inte följer anvisningen.

Såvitt jag kunnat finna saknas publicerad nordisk praxis på transportområdet.[52] En viss osäkerhet tycks också finnas på områden som ligger nära fraktförarens roll t.ex. lagerhållarens eller depositariens. Depositarien har ett ansvar för oaktsamt återlämnande av deponerat gods till deponenten.[53]

---

[50] SOU 1936:17 s. 257.

[51] Hellner, Kontraktsrätt 2 s. 136.

[52] Ett amerikanskt fall kan nämnas där det ansågs osäkert huruvida skadestånd kunde åläggas *Dongeal Steel Foundry* v. *Accurate Products* 16 UCC Rep. Serv. 1270.

[53] *Kungsgaraget* NJA 1971 s. 36 och Bengtsson, Särskilda avtalstyper s. 100.

> I det danska rättsfallet *Levisjeansen* UfR 1999 s. 1414 ålades en transportör ansvar för att denne lämnat ut ett parti jeans till en mottagare. Förhållandena var följande. En transportfirma åtog sig på uppdrag av en köpare K_1 en transport från Grekland till Danmark. För transporten utfärdades ett CMR-fraktbrev med K_1 som mottagare. Sedan partiet ankommit till Danmark lades det för K_1:s räkning in i transportörens lager varvid ett lagringsförhållande uppkom. K_2 förvärvade jeansen enligt ett avtal. Detta avtal jämte fem checkar förevisades för transportören. Av handlingarna framgick klart att K_2 hade förvärvat partiet. Jeansen utlämnades till K_1 som därefter förklarades i konkurs. *Højesteret* fann att transportören enligt avtal med K_1 var förpliktad att följa dennes order. Under de särskilda omständigheter som förelåg fann rätten emellertid att det var sannolikt att det skulle vara i strid mot det underliggande köpeavtalet att lämna ut varorna till K_1, och att K_2 räknat med att utlämnande inte skulle ske. Eftersom transportören inte undersökt hur det förhöll sig skulle denne åläggas ett skadeståndsansvar för att av oaktsamhet ha lämnat ut varorna med skada för K_2 som följd.

När det gäller att jämföra transportörens utlämningsansvar med depositariens eller lagerhållarens ansvar för återlämnande måste man uppmärksamma att det ansvar som dessa personer bär inte tycks vara lika strängt som transportörens. Möjligen kan detta förklara att man för depositionsfall, som i det nyss behandlade *Levisjeansen* UfR 1999 s. 1414 (DH), på ett något enklare sätt kan genombryta det ansvar för återlämnandet som föreligger. Vidare skall uppmärksammas att man i ett lagringsförhållande normalt inte har ett trepartsförhållande, som är vanligt vid transportavtal, utan att det endast finns en motpart som lagerhållaren skall kommunicera med.

Under alla förhållanden måste det stränga kravet för att man skall kunna anse transportören vara i ond tro leda till att skadeståndssanktionen ytterst sällan kommer till användning mot en fraktförare. Den viktigaste slutsatsen är dock att ansvar för fraktföraren inte helt kan uteslutas.

13.2.8 Sammanfattning – systemet går inte ihop

Resultatet av undersökningen beträffande frågan hur säljaren kan utöva sin stoppningsrätt under godstransporten kan nu sammanfattas. För det fall säljaren fortfarande har kvar sin förfoganderätt föreligger inga problem för vare sig säljare eller fraktförare. Stoppning kan utövas under de allmänna transporträttsliga förfoganderättsreglerna för olika transportslag.

För det fall förfoganderätten aldrig tillkommit eller inte längre tillkommer säljaren föreligger problem med hänsyn till att stoppningsrätten föreligger i materiellt hänseende. Frågan blir då hur säljaren skall kunna använda denna rätt för att bryta mottagarens legitimation.

Undersökningen visar att regleringen anvisar en ordning där fraktförarens goda tro beträffande mottagarens materiella rätt läggs till grund för

fraktförarens möjlighet att prestera med befriande verkan. För att fraktföraren skall sägas vara i ond tro måste dock krävas att säljarens stoppningsrätt är uppenbar.

Om en slutsats där stoppningsrätten får verkan in i fraktavtalet genom fraktförarens onda tro innebär detta sådana kraftiga verkningar i form av mistad spärrverkan för finansiärer eller för förvärvare vid vidareförsäljning att systemets förtroende riskerar att minska. Det kan därför ifrågasättas om stoppningsrätten skall anses få sådan verkan in i fraktavtalet endast genom tillämpning av allmänna skuldebrevsrättsliga regler. Enligt min mening är detta inte rimligt utan reglerna måste utformas på ett tydligare sätt.

Skulle man å andra sidan, i motsats till den av mig hävdade åsikten, vara öppen för att förfoganderättssystemet inte påverkas av säljarens stoppningsförklaring finns det enligt min mening anledning att ifrågasätta reglernas utformning från en annan utgångspunkt. Varför inte i lagen ange att förfoganderätten under transporten är det som avgör om stoppningsrätt alltjämt föreligger eller inte.

Slutsatsen blir, oavsett vilken inställning man intar till stoppningsrättens möjlighet att inverka på fraktavtalet, att bestämmelserna om stoppningsrätt inte är utformat på ett ändamålsenligt sätt. Jag skall i det avslutande kapitlet 16 diskutera hur man skulle kunna förändra lagstiftningen för att vinna större klarhet i de nu berörda frågorna.

13.3 Hur man löser dilemmat i praktiken

I praktiken kan motsättningen mellan stoppningsrätten och förfoganderätten lösas på många olika sätt. Jag skall här antyda vilka sätt som finns tillgängliga.[54]

Ett *första* sätt har redan berörts. Det är att säljaren ser till att ha kvar förfoganderätten till dess vederlagsrisken är säkrad, t.ex. genom betalning. Detta innebär att säljaren litar till de betalningsformer som finns bl.a. inom dagens bankväsende. När det gäller transporter under konossement behöver således ett exemplar behållas så länge inte betalning erhållits.

Ett *andra* sätt är att säljaren lämnar en förklaring om att han eller hon skall hålla fraktföraren skadeslös i förhållande till mottagaren om fraktföraren följer säljarens anvisning om förfogande eller om att inte lämna ut varan. Detta förfarande innebär inte att fraktföraren kommer undan sitt utlämningsansvar, men fraktföraren kan vältra över sitt ansvar.

En garanti från säljaren innebär ofta att parterna måste sätta sig ned och förhandla. Det räcker i och för sig att endast säljare och fraktföraren

---

[54] Hammer s. 238 ff. diskuterar olika möjliga lösningar, främst på det lagtekniska planet. Jfr nedan kapitel 16.

deltar i ett sådant arrangemang men det lämpligaste är att alla parter är närvarande, dvs. säljare, köpare och fraktförare.

> Fallet *Sonja* ND 1992 s. 58 (HVS) är ett belysande exempel på att förhandlingslösningen kan misslyckas. I fallet hade flera säljare, som representerades av A, sålt sojabönsolja till köparen B. B ingick befraktningsavtal med fraktföraren. Under resan sålde B en del olja vidare till köpare C. Därefter kom B på obestånd. Säljarna utövade genom A stoppningsrätt. Rederiet, som inte ansåg sig vara skyldigt att följa A:s anvisning om stoppning, hade ett eget intresse i att inte lämna ut godset i Pakistan på grund av att frakten inte betalades. Rederiet, A och C satte sig ned och förhandlade. Rederiet ansåg att man ingått ett avtal om att säljaren A skulle ersätta de kostnader som uppkommit med anledning av dröjsmålet, s.k. detention charges. *Hovrätten*, som fastställde tingsrättens dom, fann att något avtal inte ingåtts varför rederiet inte skulle tillerkännas någon ersättning.[55]

Genom något av de antydda möjligheterna kan säljaren säkra sin vederlagsrisk. Samtidigt lämnas fraktföraren en rimlig möjlighet att komma från den tvist som egentligen skall slitas mellan säljare och köpare.[56]

---

[55] Hellstenius har i årsberättelsen för Nordisk Skibsrederforening år 1983, år 1984 och år 1993 redovisat olika aspekter av detta fall.

[56] Det kan uppmärksammas att köparen enligt köpekontraktet kan var skyldig att lämna tillbaka konossement som överlämnats för det fall köparen inte betalar i enlighet med kontraktet.

DEL V
STOPPNINGSRÄTTENS STÄLLNING MOT SAKRÄTTSLIGA FÖRVÄRV I LASTEN

Sammanfattning

Säljarens stoppningsrätt påverkas inte av att köparen rättsligt förfogar över varan genom avtal om överlåtelse. För att säljarens stoppningsrätt skall upphöra krävs utöver avtalet att varan lämnas ut till en ny köpare.

I samband med en transport kan en hel rad säkerhetsrätter uppstå i den transporterade varan. Främst rör det sig om säkerhetsrätter för fraktförarens fordringar avseende frakt och kostnader för den aktuella transporten. Men också en rad andra säkerhetsrätter kan uppkomma t.ex. för fordringar avseende lagring av varan, hantering i samband med lastning och lossning samt bärgning av varan. Dessa typer av säkerhetsrätt i varan, normalt sjöpanträtt och retentionsrätt, följer av lag. Så länge fordringarna är hänförliga till transporten av den aktuella varan har säkerheten företräde framför säljarens stoppningsrätt. Genom att transporten anses förhöja värdet av godset kan det vara motiverat att den säljare som gör gällande stoppningsrätten också får betala de kostnader som uppstått på grund av transporten.

Mer problematiskt framstår förhållandena när en tredje man t.ex. en fraktförare eller en speditör, genom ett avtal med sin uppdragsgivare får till stånd en panträtt som också omfattar andra fordringar än sådana som är hänförliga till den aktuella transporten, s.k. inkonnexa fordringar. Skall säljarens stoppningsrätt stå tillbaka också för sådana fordringar? I detta fall framstår det värdehöjande argumentet som mindre bärkraftigt eftersom säljaren skulle vara tvungen att ansvara också för värdehöjning av andra varor än sådana som är föremål för stoppning. Det finns också klar praxis som ger vid handen att stoppningsrätten inte skall vika för säkerhetsrätt för inkonnexa fordringar.

Det företräde som stoppningsrätten generellt ges framför vidareförsäljning eller pantsättning av varan gäller med ett undantag. För den händelse varan säljs vidare eller pantsätts genom att konossementet överlämnas till den nya förvärvaren upphör stoppningsrätten om denne är i

god tro vid förvärvet. Bakgrunden till denna regel är att man velat stärka konossementets omsättningsvärde genom en regel som kan sägas innebära att dokumentet representerar varan. Stoppningsrätten får därför stå tillbaka i detta sammanhang.

14 Stoppningsrätt mot äganderätts-förvärv

14.1 Konfliktsituationer när säljaren stoppar varorna

I det här kapitlet skall jag undersöka hur säljarens stoppningsrätt står sig i förhållande till förvärv av äganderätt från köparen. Det föreligger således en stoppningsrätt från den ursprunglige säljaren (A). Den ursprunglige köparen (B) säljer i sin tur egendomen till en annan förvärvare (C). Frågan som skall diskuteras i detta sammanhang är om (A) kan utöva stoppningsrätt som står sig mot (C:s) förvärv.

En utgångspunkt är att stoppningsrättens obligationsrättsliga verkningar måste vara uppfyllda för att sakrättslig verkan över huvud taget skall uppkomma. Den tidigare framställningen om förutsättningarna för stoppningsrätt förutsätts således känd.

14.2 Grundsituationen: säljaren har godset

I grundsituationen har säljaren A sålt varorna till B. Denne har i sin tur sålt dem vidare till C. Frågan blir till en början om B:s förvärv står sig mot A stoppningsrätt. I kapitel 9 konstaterades att stoppningsrätten går före B:s förvärv även om B uppnått sakrättsligt skydd mot A:s borgenärer. Detta under förutsättning att B inte har fått godset i sin vård på ett sådant sätt att stoppningsrätten för A upphört. Här tillkommer frågan om A:s stoppningsrätt står sig även mot C:s äganderättsanspråk.

En förutsättning i grundsituationen är att A alltjämt har stoppningsrätt eftersom godset inte lämnats över till vare sig B eller C. Har A själv godset är det helt klart att stoppningsrätten finns kvar och står sig mot C:s rätt som endast är en fordringsrätt. Under sagda förhållanden har A en rätt mot B vilken inte kan utsläckas genom att en tredje man C förvärvar varorna utan att han eller hon fått dem överlämnade till sig.

Det är inte ovanligt att säljaren i sådana fall är införstådd med att varorna överlåtits till en tredje man. Varorna skall enligt den förste köparens order skickas direkt till tredje mannen. Ett norsk fall[1] från början av förra seklet tar upp detta problem.

> De faktiska omständigheterna i fallet *Haneborgs plankor* Rt. 1905 s. 276 var följande. Ett större parti trä blev sålt till köpare 1. Denne vidaresålde en mindre del till köpare 2. Säljaren mottog accepter av köpare 1 som dock inte infriades före det att denne inställde sina betalningar och senare gick i konkurs. Köpare 2 hade redan betalat sitt köp till köpare 1. Det parti som köpare 2 hade förvärvat låg dock kvar på säljarens tomtmark där det sorterats, räknats och märkts för köpare 2. Tvist uppstod mellan säljaren och köpare 2 om dispositionsrätten över det parti som köpare 2 förvärvat. *Høyesterett* fann att såväl besittningen som äganderätten hade övergått till köpare 2 varför säljaren inte kunde disponera över godset genom stoppningsrätten.

Domen skall ses mot bakgrund av § 40 i den då gällande norska konkurslagen.[2] I denna medgavs säljaren stoppningsrätt endas om inte varorna var intagna på köparens varulager eller dylikt. En central fråga för Høyesterett var om "levering" skett. Detta skall kanske inte överdrivas som en köprättslig fråga.[3] Enligt min mening skall fokuseringen i fallet av leveranstidpunkten ses mot bakgrund av att stoppningsrätten enligt det anförda lagrummet upphörde när varorna var "avleverede til tredjemand, der efter skyldnerens anmodning har taget dem i forvaring for ham". Säljaren blir i förhållande mellan köpare 1 och köpare 2 en tredje man.[4] Härigenom kan stoppningsrätten upphöra genom att virket märkts för köpare 2.

Fallet hade fått samma slut även enligt dagens regler.[5] Enligt norsk rätt krävs för att stoppningsrätten skall upphöra att varan överlämnats till köparen. Det spelar härvid ingen roll om man grundar sig på den nordiska köplagen eller den norska täckningslagen. Den individualisering som sker genom märkning kan inte leda till att stoppningsrätten upphör. Detsamma torde gälla för övrig nordisk rätt.

14.3 Varorna har lämnats över till köparen

Hur påverkas rättsläget om grundsituationen ändras så att godset lämnas över till köparen? Om A har lämnar ifrån sig godset till B förlorar A sin stoppningsrätt. Den förste säljaren A kan då inte heller hävda stoppningsrätten mot C. Huruvida C fått sakrättsligt skydd i denna situation är ovid-

---

[1] *Haneborgs plankor* Rt. 1905 s. 276.

[2] Se avsnitt 3.10.3.

[3] Truyen i TfR 1990 s. 373 är upptagen av "leveringsbegrepet".

[4] Se avsnitt 14.4.

[5] Truyen i TfR 1990 s. 373.

kommande för A:s möjlighet att stoppa varorna. A:s stoppningsrätt har ju upphört!

Om säljaren lämnar över godset till köpare C uppkommer fråga om också detta medför att säljarens stoppningsrätt mot B upphör. Det förefaller tämligen klart att så är fallet. C måste i detta fall betraktas som en tredje man, som i förhållande till A innehar godset för B. A har därför förlorat sin stoppningsrätt i förhållande till B. Eftersom stoppningsrätten mot B bortfallit genom överlämnandet till C, kan A inte hävda att den får verkan i förhållande till C. Någon självständig stoppningsrätt mot C uppstår inte. A har följaktligen ingen stoppningsrätt att göra gällande för det fall varorna lämnats över till C.[6]

14.4 Tredje man har varorna

Förvärv av lösa saker sker ofta när varorna befinner sig hos en tredje man. För att avgöra om säljare A har stoppningsrätt och därmed separationsrätt i förhållande till B måste man avgöra vem av parterna den tredje mannen innehar godset för.[7] Normalt avgörs denna fråga av om den tredje mannen har något utlämningsansvar i förhållande till köparen. I vissa situationer kan också sedvana spela in.[8]

För att utlämningsansvar skall föreligga räcker det inte med att köparen vidaresäljer varan.[9] Det måste till något mer. En sådan ytterligare omständighet som kan medföra att sakrättsligt skydd uppstår är att nyttjanderätten till det område där varorna bevaras överlåts samtidigt med varan.[10] Förlorar säljaren sin stoppningsrätt på grund av att varorna överlämnats till en tredje man som tar emot dem för köparens räkning kan stoppningsrätten naturligtvis inte heller få någon verkan mot den nya köparen.

I praxis kring köparens sakrättsliga skydd har också en annan möjlighet vuxit fram. Detta sker genom en underrättelse till tredje man, s.k. denuntiation. Behovet av denna form av skydd för en förvärvare kommer sig av att överlämnandet av varan inte kan verkställas omedelbart. Lösöreköpslagen är också svår att använda eftersom denna lag uttryckligen gäller endast om godset lämnas kvar hos säljaren. Under inflytande av 31 § skuldebrevslagen har därför denuntiationsmöjligheten accepterats.

---

[6] Samma regel gäller beträffande amerikansk rätt *Danjee* v. *Adressograph Multigraph* 28 UCC Rep. Serv. 686.

[7] Avsnitt 9.7.3.

[8] Se vad som sägs i avsnitt 9.7.3 och 12.9. I det amerikanska fallet *Ceres Inc.* v. *Acli Metal & Ore* 24 UCC Rep. Serv. 140, kunde man tänka sig att sedvana kunde spela in.

[9] *Ved i Norrtälje hamn* NJA 1929 s. 64.

[10] *Bodums ångsåg* NJA 1927 s. 513, som rörde överlåtelse av timmer och arrendekontrakt samt *Båtuppställningsplatsen* NJA 1991 s. 564 om en båt och dess upplagsplats.

Skuldebrevslagens bestämmelser om enkla skuldebrev bygger på denuntiationsprincipen och lagen fick stor betydelse också utanför dess direkta tillämpningsområde.[11] Denuntiationen anses verka för samma syfte som traditionen, nämligen att försvåra skenöverlåtelser och överflytta förfoganderätten.[12]

Skyddet erhålls vid denuntiation genom att överlåtaren eller förvärvaren underrättar tredje man. Underrättelsen kan vara formlös. De formella krav man kan ställa på underrättelsen styrs av bevissäkringshänsyn. Klart är dock att det bara är överlåtaren och förvärvaren som kan underrätta gäldenären. Underrättelsen skall vidare ha kommit tredje man till handa.[13] Det är inte nödvändigt att denne tar del av underrättelsen. Innehållsmässigt krävs att det framgår att en överlåtelse skett. Verkningarna i sakrättsligt hänseende behöver inte anges.[14] Genom denuntiation på rätt sätt uppkommer sakrättsligt skydd för förvärvaren.[15]

Denuntiationen ger inte verkan som överlämnande och utsläcker därför inte säljarens stoppningsrätt. Denuntiationen måste för att säljaren skall förlora sin stoppningsrätt vara sådan att den innebär att tredje man innehar varorna för köparen.[16]

14.4.1 Säljaren som tredje man

Vidareförsäljningar förekommer i stor omfattning i den internationella handeln. Det finns exempel på att en vara har sålts upp till hundra gånger innan den nått sin slutliga destination.[17] I inhemsk handel är vidareförsäljningar också vanliga, även om antalet försäljningar då inte hinner bli så många.

I början av en kedja med vidareförsäljningar kan varorna komma att befinna sig hos säljaren A. Säljaren är då i förhållandet mellan B och C att betrakta som en tredje man. Om varan på det nu beskrivna sättet finns kvar hos säljaren – i dennes egenskap som tredje man – kan lösöreköpslagen inte tillämpas. I förhållande till C är A inte säljare vilket är ett krav för tillämpning av lagen. Däremot kan sakrättsligt skydd uppstå för köparen C genom denuntiation. Detta har slagits fast i praxis genom rättsfallet *Grubes båt* NJA 1949 s. 164.

---

[11] Walin, Skuldebrevslagen s. 205.

[12] NJA 1936 II s. 112 f.

[13] Walin, Skuldebrevslagen s. 203 och Mellqvist & Persson s. 184.

[14] Mellqvist & Persson s. 185.

[15] SOU 1974:55 s. 213.

[16] I avsnitt 15.7.1 behandlar jag denuntiationens verkan vid pantsättning av gods under transport.

[17] Ramberg i Festskrift till Grönfors s. 365.

I fallet *Grubes båt* NJA 1949 s. 164 sålde A en båt till B som i sin tur överlät den till C när båten ännu var kvar hos A. C meddelade A att han förvärvat båten. Samtidigt uppgav han att B ägde nyttja båten på visst sätt. A lämnade sedan över båten till B där den utmättes för dennes skulder. Fråga uppstod om C hade skydd mot B:s borgenärer. *Högsta domstolen* fann att C saknade sådant skydd, eftersom B fortfarande kunde använda båten.

Högsta domstolen ansåg att skydd för C inte uppkommit i fallet på grund av att B ägde använda båten. Man vågar motsatsvis dra slutsatsen att om C inte skulle ha varit berättigad att nyttja båten så hade skydd uppkommit. Om dessa principer appliceras på den här diskuterade situation, där A säljer till B som i sin tur säljer vidare till C, uppkommer vissa särskilda frågor för A:s stoppningsrätt.

Om C denuntierar A har C uppnått sakrättsligt skydd mot B:s borgenärer. Emellertid är A just en sådan borgenär. A har emellertid kvar sin stoppningsrätt eftersom han har godset i sin vård. Det finns som tidigare framhållits[18] ingen sakrättslig reciprocitet vad gäller uppkommet skydd. Vid en konflikt mellan de båda sakrättsliga kraven vinner stoppningsrätten. Säljare A har godset hos sig och har därför kvar sin stoppningsrätt. Stoppningsrätten innebär en separationsrätt. En ny förvärvare C kan inte få bättre rätt än vad hans eller hennes fångesman B har. A är därför genom sin stoppningsrätt skyddad också i förhållande till andra tredje mäns sakrättsligt skyddade förvärv.[19] Det saknas anledning att anta att den ställning som A kommit till kan gå förlorad genom att C uppnår sakrättsligt skydd. A har fortfarande varan i sin vård.

14.5 Vidareförsäljning av varor under ett konossement

Framställningen ovan har visat att säljarens stoppningsrätt inte är utesluten endast på den grund att köparen vidaresålt godset. Inte heller utesluts stoppningsrätten om säljaren överlämnar konossement till köparen. Denna regeln finns uttryckligen upptagen både i 61 § andra stycket köplagen respektive artikel 71(2) CISG och 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen. Den verkan konossementets representativa funktion får genom de nämnda reglerna motiveras med att konossementet inte kan förta verkan av det materiella förhållande som finns mellan säljare och köpare.

---

[18] Se avsnitt 9.11.2.

[19] Walin, Separationsrätt s. 54 f. som dock bara uttalar sig beträffande situationen mellan säljare A och köpare B när godset finns hos en tredje man. För mig är det ingen skillnad om förhållandet rör B och C samt att godset finns hos säljare A.

Konossementets representativa funktion slår däremot igenom när en utomstående tredje man förvärvar[20] konossementet i god tro. Denna på sedvanerätt grundade regel har intagits i 13 kap. 57 § (307) andra stycket sjölagen. Bestämmelsen kan sägas vila på konossementets egenskap att för innehavaren lämna en självständig rätt gentemot fraktföraren som är fristående från tidigare innehavares rätt.[21] Regeln innebär att konossementets värde som omsättningspapper kraftigt stärks.[22]

Köparens köpare C kommer genom reglerna i samma situation genom att få konossementet i sin hand som om han eller hon fått godset i sin hand. I ett avseende ställs dock den förvärvare som tar emot godset i bättre ställning. En förvärvare som tar hand om godset fysiskt behöver inte vara i god tro för att vara skyddad i förhållande till säljarens A stoppningsrätt, vilket krävs vid förvärv mot konossement.[23]

Vad innebär då kravet om att tredje man (C) skall vara i god tro? Till en början konstaterar jag att det i bestämmelsen i sjölagen angetts att god tro skall föreligga vid förvärvet. Med detta får man anta att inte bara själva avtalstidpunkten avses utan den goda tron måste även föreligga när (C) tar emot konossementet. Detta framgick tydligare av lydelsen i den äldre sjölagen där det talades om att konossementet skulle ha kommit i annan mans hand om denne vid sitt förvärv var i god tro.[24]

Vad som närmare skall förstås med god tro enligt bestämmelsen är inte klart. Godtroskravet materiella sida reser två frågor.[25] Den första frågan rör vilken grad av god tro som krävs. Den andra frågan rör vilka omständigheter den goda tron skall hänföras till.

Frågan vad förvärvarens goda tro innebär, kan besvaras med tillämpning av allmänna förmögenhetsrättsliga principer. Det är inte fråga om en subjektiv god tro. Tredje man är i ond tro för det fall han eller hon borde ha insett att vissa omständigheter förelåg. Detta är det normala relativa godtroskravet enligt nordisk rätt.[26]

En fråga som tidigare kunde skapa viss osäkerhet var huruvida tredje man kan anses vara i god tro när han eller hon förvärvar ett konossement

---

[20] Att motsvarande regel gäller enligt allmänna principer vid pantsättning av värdepapper (se 10 § skuldebrevslagen) behandlar jag i avsnitt 15.8.2.

[21] Almén Tillägg till §§ 39-41 vid not 25 och Grönfors, Godsbefordran s. 317.

[22] NJA II 1936 s. 272.

[23] Jfr beträffande amerikansk rätt där det enligt UCC § 2-702(3) krävs god tro också för det fall inte konossement används *Ramco Steel* v. *Kesler* 28 UCC Rep. Serv. 1351.

[24] Beträffande skuldebrevslagen har detta utsagts uttryckligen. Detsamma torde också gälla konossement enligt allmänna förmögenhetsrättsliga principer, se 39 § avtalslagen och Grönfors, Avtalslagen s. 264, jfr s. 209 f. och Dotevall s. 49 f. Jfr också angående besittningstagande vid godtrosförvärv Håstad, Sakrätt s. 66.

[25] Förutom dessa frågor tillkommer bevisfrågor.

[26] I det på annat ställe berörda danska fallet *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa) uttalas detta klart. Se vidare Walin, Skuldebrevslagen s. 120 ff., och Falkanger, Tingsrett s. 622 f.

med överlåtelseförbehåll, s.k. rektakonossement.[27] Numera står det genom lagtexten klart att denna situation faller utanför lagens tillämpning. Säljarens stoppningsrätt utesluts endast vid överlåtelse av innehavar- eller orderkonossement.

Reglernas utformning med skydd för förvärv av godtroende tredje man omfattar inte sådana fall där en överlåtelse av konossementet till tredje man skett för att denne på köparens vägnar skall hämta godset. En tredje man kan aldrig sägas ha varit i god tro under sådana omständigheter. Säljarens stoppningsrätt utesluts därför inte i den behandlade situationen.[28]

Den andra frågan kring förvärvarens goda tro hänför sig till omständigheterna om vilka förvärvaren måste vara i god tro. Huruvida den onda tron skall hänföras till själva utövningen av stoppningsrätten eller till de omständigheter som denna grundar sig på lämnar möjlighet till tvekan. I tidigare litteratur antogs allmänt att det var de stoppningsgrundande omständigheterna som den onda tron skulle avse.[29] Genom rättstillämpningen har kraven på förvärvaren lättats genom att den goda tron skall avse själva stoppningens utövande.[30]

> I *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa) hade tre engelska säljare sålt varor till ett danskt bolag. På grund av insolvens, som inträtt sedan en bolagsman tagit sig av daga, anordnades betalningsinställelse för bolaget vilket sedermera gick i konkurs. Säljarna begärde med hänsyn till sin stoppningsrätt att få ut varorna från det lager där de lagrats efter transporten från England. Det visade sig emellertid att varorna pantsatts till fabrikör Aksel Clorius genom att konossement motsvarande varorna överlämnats till denne. Det stod i fallet klart att Clorius vetat om bolagsmannens frånfälle och de ekonomiska bekymmer som bolaget hamnat i. Panten lämnades för att täcka ett lån från Clorius för att om möjligt rädda situationen. *Rätten* fann att den kunskap som Clorius hade om bolagets ekonomiska bekymmer inte var nog för att försätta honom i ond tro. Konossementet kom i hans hand redan ca två och en halv månad innan stoppningsrätten gjordes gällande. Därför uteslöt inte den kännedom om bolagets ställning som Clorius hade att han kunde vara i god tro enligt nuvarande 13 kap. 57 § (307) andra stycket sjölagen. Förvärvaren behövde således inte räkna med möjligheten att säljaren skulle göra gällande sin stoppningsrätt.

Att den onda tron skall hänföras till den omständighet att säljaren faktiskt har stoppat godset är en välvillig inställning i förhållande till tredje man. Detta gäller i än högre grad vid situationer där en person tar konossementet som pant för att lämna kredit vid ekonomiska svårigheter. Godtroskravet kan inte göras generellt i alla situationer, men det är rimligt att utgå från de kunskaper om köparens möjligheter att prestera som tredje

---

[27] Almén Tillägg till §§ 39-41 vid not 26.

[28] Almén Tillägg till §§ 39-41 i not 27.

[29] Stöd kunde hämtas i rättsfallet *Pantsättning av konossement* UfR 1909 s. 344 (SøHa). Se Almén Tillägg till §§ 39-41 i not 28, Winroth s. 222, Schmidt m.fl. s. 187, Elmer & Skovby s. 91 och Illum i UfR 1947 B s. 195 f.

[30] *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa).

mannen kan ha. Med det synsätt som framkommer i *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa) blir godtroskravet i det närmaste innehållslöst.[31]

Sammanfattningsvis har man genom regleringen i sjölagen tillåtit att innehav av konossement skall avskära säljarens stoppningsrätt. Det är nog att ett konossement innehas av en godtroende tredje man. Någon koppling till den transporträttsliga förfoganderätten görs inte. Övervägandena bakom bestämmelsen bygger helt på att omsättning genom förvärv av dokument skall underlättas.

[31] Fallet har kritiserats i dansk litteratur, se Illum, Dansk tingsret s. 225, Carstensen 2 s. 38, Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 550 f. och Elmer & Skovby s. 91.

15 Säljarens stoppningsrätt mot säkerhetsrätt i last

15.1 Inledning

Jag går nu över till att analysera stoppningsrättens förhållande till säkerhetsrätter som uppkommer i varan med anledning av att den transporteras. Uppgiften är att undersöka huruvida säkerhetsrätt i varan gör att säljarens stoppningsrätt upphör eller inte kan utövas. För att kunna göra detta kommer jag först att beskriva några olika säkerhetsrätter som kan uppkomma i lasten i samband med en transport. Jag behandlar endast sådan säkerhet som uppkommer i lasten på grund av transporten.[1] Utanför framställningen faller således säkerheter som avtalats på grund av ett kreditförhållande som inte grundar sig på handel med eller transport av varan.

15.2 Olika typer av säkerhetsrätt i last

De former av säkerhetsrätter som kan förekomma i samband med en transport är mycket skiftande. De som skall behandlas här är sjöpanträtt i last, retentionsrätt och avtalad säkerhet i last, särskilt konventionell panträtt. Det är emellertid inte säkert att det föreligger så stora skillnader mellan de olika säkerhetsrätterna.

Traditionellt skiljer sig panträtten från retentionsrätten på det sätt att panträtten, utöver en rätt att hålla ett föremål inne, också medger att föremålet säljs till täckande av den fordran som uppkommer.[2] Denna skillnad har inte upprätthållits för svensk rätts del vid det lagstiftningsarbete som skedde under slutet av förra seklet.[3] Den skillnad som kvarstår kan sägas vara att sjöpanträtt i last och retentionsrätt normalt kräver medverkan av

---

[1] Se allmänt Skovby i Suum Cuique.

[2] Walin, Panträtt s. 16.

[3] Se Rodhe, Sakrätt s. 443-446 angående den förskjutning i termerna legal panträtt och legal retentionsrätt som skett.

exekutiva myndigheter för att kunna realiseras medan realisation av egendom vari konventionell panträtten enligt avtal upplåtits kan anordnas under hand av panthavaren.[4] I sak leder detta till i stort sett samma juridiska resultat.

För de transportanknutna säkerhetsrätterna måste andra regler beaktas vilka även de minskar skillnaderna. Dessa regler medför – även om reglerna skiljer sig något mellan olika transportsätt – att fraktföraren under särskilda omständigheter har tillagts vissa befogenheter och skyldigheter att vidta åtgärder som *de facto* innebär en försäljning av lasten.[5]

15.2.1 Sjöpanträtt i last

Reglerna om sjöpanträtt i last grundar sig, till skillnad från sjöpanträtt i fartyg, inte på någon internationell konvention.[6] Trots detta har man försökt att upprätthålla viss parallellitet mellan sjöpanträtten i fartyg och i last. Den legala panträtten i last fanns upptagen redan i 1667 års sjölag.[7] Denna panträtt avsåg endast fordringar som grundades på bodmerilån. Enligt 1891 års sjölag uppstod sjöpanträtt för bärgarlön, haveribidrag, fordringar som uppstått med stöd av befälhavarens legalfullmakt, fordringar på frakt, ersättning för fraktförlust m.m. samt ersättning för överliggetid eller annat uppehåll i resan. Införlivandet under åren 1973-75 av den internationella konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt och fartygshypotek medförde ändringar i lagen, bl.a. flyttades reglerna om sjöpanträtt i last till 151 § i 1891 års sjölag.[8]

Nuvarande regler om sjöpanträtt i last finns intagna i 3 kap. 43 § (61) sjölagen. Här ges i första rummet panträtt för fordringar avseende *bärgarlön*[9] och *gemensamt haveri*[10] eller fordringar som skall beräknas enligt

---

[4] Utvecklingen av retentionsrätten framgår av t.ex. förarbetena till 1973-75 års ändringar i 1891 års sjölag angående sjöpanträtt och skeppshypotek, lag (1985:982) om näringsidkares rätt att sälja saker som inte hämtats, se Ds Ju 1981:2, lag (1970:980) om retentionsrätt för fordran hos hotellgäst samt 5 kap. 13 § och 8 kap. 11 § utsökningsbalken.

[5] Se beträffande försäljning vid utlämningshinder Betänkande 1887 s. 117, *Trälasten på Askö* ND 1948 s. 396 (Åbo HovR), SOU 1980:37 s. 228 ff., Lindström i Karnov 1998/99 s. 1847 not 43, prop. 1974:33 s. 95, Rosenthal s. 162, Nánássy s. 487 f., Wick s. 230 f. och Spera s. 34.3(2).

[6] Se Bredholt, Martens & Philip s. 117. Sjöpanträtt i fartyg regleras i 1967 års internationella konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt och fartygshypotek.

[7] Pardessus III s. 135, har tagit med bl.a. 1667 års svenska sjölag i sin stora samling av sjölagar.

[8] De ändringar som avses rör sjöpanträtt och skeppshypotek samt utmätning av skepp som framgår av SOU 1970:74, SOU 1971:45, prop. 1973:42 samt prop. 1973:167.

[9] Se vidare avsnitt 15.2.3 (ii).

samma grunder.[11] Den andel som kan komma att falla på lasten är en fordran om haveribidrag som rederiet har mot lastintressena.[12] Det är denna andel som ger sjöpanträtt i lasten.[13]

I andra rummet ges transportör, bortfraktare eller befälhavare sjöpanträtt för fordringar som uppstått på grund av att *legalfullmakt* enligt sjölagen använts för lastens behov eller försäljning.[14]

Slutligen har sjöpanträtt knutits till *fordran som uppstått på grund av fraktavtalet* om den kan göras gällande mot mottagaren. Som synes rör bestämmelsen fordringar som alla är sprungna ur fraktavtalet. Vad som avses därmed har varit föremål för tvist.[15]

> I fallet med *Koksoljan* ND 1922 s. 65 (Kristiania) hade olja skeppats i träfat. Oljan läckte ut och stelnade så att den fick brytas loss för att lossning skulle kunna ske. Vidare samlades överbliven olja upp. Rederiet yrkade att lastägaren skulle stå för omkostnaderna i samband saneringen. *Rätten* fann emellertid att det åvilade rederiet att bryta loss och rengöra skeppet så att det kunde lossas. Ersättning härför kunde således inte tillerkännas redaren. Däremot tillerkände rätten rederiet ersättning för arbetet med att samla upp överflödig olja och förklarade att rederiet hade sjöpanträtt i den.

Fordringar som inte grundar sig på avtalet omfattas inte. Om säljaren fått fraktföraren att inkassera köpeskillingen för den sålda lasten, s.k. efterkrav, är detta en fordran som inte omfattas av sjöpanträtten.[16]

15.2.2 Retentionsrätt

Retentionsrätt för fraktkrav inom *sjörätten* påminner mycket om sjöpanträtt i last. Tidigare hade en skeppare retentionsrätt om det förekom anledning till osäkerhet för gäldande av frakt eller andra omkostnader.[17] Transportö-

---

[10] Det finns en hänvisning i 17 kap. sjölagen som införlivar de s.k. York-Antwerpen reglerna vilket innebär att gemensamt haveri skall upprättas enligt dessa regler. Normalt sett är dessa genom inkorporering redan en del av transportavtalet. Se allmänt om sjöpanträtt för haveribidrag Pineus i ND 1934 s. 193.

[11] Se vidare 13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och s.k. *oegentligt haveri* i 17 kap. 6 § sjölagen. Det senare saknas i Norge och Danmark.

[12] I *Fjeld* ND 1950 s. 536 (NV) uppstod ett särskilt problem där befraktaren bortfraktat skeppet och uppgett sjöpanträtten som rederiet hade i förhållande till lasten för haveribidrag. Befraktaren ansågs ansvarig för den skada som uppkom genom att sjöpanträtten frånfallits.

[13] *Elizabete* ND 1925 s. 657 (ØL) visar att det endast är för bidrag i det gemensamma haveriet som sjöpanträtten existerar. Enbart utlägg ger inte sjöpanträtt i last men väl i fartyg och frakt.

[14] Sandström *passim.*

[15] *Koksoljan* ND 1922 s. 65 (Kristiania).

[16] Jantzen s. 198.

[17] Vad som avsågs med osäkerhet var uppe i *Junge Heinrich* NJA 1879 s. 9, se också Dahlström s. 250 f. Att en skeppare har retentionsrätt för andra utgifter än frakt fram-

ren är inte skyldig att lämna ut godset om inte mottagaren betalar vad han eller hon är skyldig i frakt eller andra fordringar för vilka transportören har sjöpanträtt. Om godset lämnas ut förloras rätten att hålla godset inne. Reglerna gäller såväl styckegodstransport som resebefraktning genom en hänvisning i 14 kap. 25 § (345) sjölagen. Däremot finns inga regler om retentionsrätt för tidsbortfraktaren.

För *järnvägstransporter* fanns i fördraget från år 1890 en regel upptagen i artikel 21 om panträtt för fraktföraren avseende fraktkrav, med innebörd att denna panträtt skulle jämställas med handpanträtt. Regeln debatterades livligt vid arbetet med det internationella järnvägsfördraget.[18] Vid den femte revisionskonferensen år 1952 ifrågasattes panträtten igen,[19] främst huruvida panträtt över huvud taget borde regleras i fördraget.[20] Efter att flera olika förslag till förändring lagts fram kom man till slutsatsen att panträtten skulle utmönstras. Den rätt till säkerhet som fraktföraren obestridligen måste anses ha, skulle regleras av nationell rätt.[21] Reglerna har härefter inte förändrats. Att nationell rätt reglerar förhållanden som inte tagits upp i fördraget framgår också av artikel 10 CIM 1980.

Den återstående bestämmelsen som kan sägas ge stöd för en konventionsbaserad retentionsrätt finns i artikel 28 CIM. För att mottagaren skall komma till sin rätt under fraktkontraktet måste denne betala de avgifter som faller på godsets befordran. Detta innebär att fraktföraren inte behöver utge godset om mottagaren inte betalar kostnader som uppstått med anledning av transporten.

Utvecklingen av retentionsrätten för nationella transporter går tillbaka på bestämmelserna om panträtt i konventionen.[22] Panträtten utmönstrades mot bakgrund av den revision som skett på det internationella planet.

När järnvägstrafiklagen (1985:192) skulle införas kom järnvägens retentionsrätt upp till förnyad diskussion. Detta skedde bl.a. mot bakgrund av den nya vägtransportlagen som infördes under tiden arbetet med en järnvägstrafiklag pågick. Förslaget till järnvägstrafiklag gick ut på att retentionsrätten skulle göras sammanhållen. I förslaget placerades den därför i 1 kap. Detta förslag godtogs senare i lagen. I kommentaren till 1 kap. 10 §

---

går av *Anna* ND 1903 s. 353 (NH) där en befraktare som oriktigt vägrade att utge frakt ålades att – förutom frakt – också betala kostnaderna för ett lån som skepparen var tvungen att ta på lossningsstället.

[18] Rosenthal s. 166 ff. beskriver problemen vid fördragsarbetet.

[19] Genom revisioner hade reglerna flyttats så att de i konventionerna år 1924 och år 1933 hade flyttats så att de utgjorde ett eget avsnitt innehållande endast en artikel: artikel 25.

[20] Nánássy s. 505.

[21] Nánássy s. 506 ger en utförliga beskrivning av förarbetena till ändringen.

[22] Panträtten begränsades till fordringar på grund av fraktavtalet men fordringar som annan järnväg hade på grund av en successiv transport täcktes också in, se Flodin & Wikander s. 180.

järnvägstrafiklagen gjordes några uttalanden som tyder på att det inte finns någon ytterligare påtryckningsmedel.[23]

Både i artikel 13 Warszawasystemet[24] och i 13 § luftfartslagen anges att mottagaren är skyldig att betala för de utgifter som kan finnas med anledning av transporten. Emellertid rör dessa bestämmelser inte i första hand *flygfraktförarens* rätt till betalning utan hur mottagaren förvärvar rättigheter enligt fraktavtalet. Det är noterbart att det varken i förarbetena till Warszawasystemet eller luftfartslagen diskuterades huruvida bestämmelserna ger uttryck för en retentionsrätt.[25] Trots denna tystnad måste man tolka reglerna därhän att de medför en retentionsrätt. Så har bestämmelserna också uppfattats i nordiskt teori.[26] Det skulle förefalla mycket tveksamt med en tolkning som innebär en regel för flygfrakt som går rakt mot vad som gäller vid andra transportsätt. Man skall här också komma ihåg att den allmänna tendensen inom konventionsarbetet på fraktfördragens område går mot en större samstämmighet. Det förefaller därför inte vara ett alltför djärvt antagande att fraktföraren också vid flygfrakt har möjlighet att hålla inne gods till dess han eller hon får täckt sina fordringar.

Enligt uttalanden vid tillkomsten av CMR reglerar konventionen varken pant- eller retentionsrätt vid *landsvägstransporter*.[27] Inte desto mindre finns två regler som ger en viss internationell enhetlighet till uppkomsten av sådana rättigheter. Detta är artikel 13(2) och 16(2) CMR. I övrigt är man hänvisad till att tillämpa nationell rätt när det gäller verkan och genomförandet av dessa rättigheter.[28] Enligt det förra stadgandet har fraktföraren möjlighet att kvarhålla godset för det fall mottagaren inte betalar frakt enligt fraktsedeln. Enligt det senare kan godset belastas med frakt och alla andra avgifter som återstår.

Regeln i 13(2) CMR respektive 20 § tredje stycket vägtransportlagen ger uttryck för en retentionsrätt. Detta bekräftas i de svenska förarbetena där det talas om rätten att hålla inne godset bör betraktas som en retentionsrätt.[29] Det kan dock framhållas att artikeln i CMR främst verkar ha haft till ändamål att förhindra invändningar från mottagaren om att skadat gods

---

[23] SOU 1980:37 s. 229.

[24] Denna artikel motsvaras av artikel 13 i Montrealkonventionen,

[25] Av protokollen från diplomatkonferensen framgår att frågan inte diskuterades. Inte heller fanns några förslag med anledning av det förslag som låg till grund för konferensen. Se Procès-Verbaux *passim.* och s. 276. I de svenska förarbetena nämns över huvud taget inte retentionsrätt, se SOU 1936:54 s. 42 och NJA II 1938 s. 326 ff.

[26] Lødrup s. 147 och Sevón s. 305.

[27] Loewe i ETL 1976 Rn. 140. Se liknande uttalanden därefter Temme i Thume Art. 16 Rn. 19 ff., Frimuth i Thume Anhang V Rn. 2, Herber & Piper Art. 16 Rn. 21 f. och Clarke s. 106 och 399.

[28] Hill & Messent s. 5.45-5.47 och i föregående not anförda arbeten.

[29] SOU 1966:36 s. 50.

skulle medföra avdrag på frakten.[30] Även om godset är skadat skall full frakt utgå mot godset. Senare kan fraktföraren komma att dömas betala skadestånd varvid återbetalning skall göras. Emellertid har regeln självständig betydelse i och med att den ger lagligt stöd för fraktförarens retentionsrätt.

15.2.3 Avtal om säkerhetsrätt i transporterad last

De ovan behandlade säkerhetsrätterna grundar sig på föreskrifter i lag. I samband med en transport är det inte ovanligt att inblandade parter är bosatta i olika delar av världen. Det är sällan de kan förlita sig på några allmänna läror beträffande säkerhetsrätt eller godta olika länders lagstiftning. I praktiken är det inte ovanligt att parterna genom avtal förstärker den rätt som kan tillkomma dem enligt lag. Bestämmelserna i avtalen innebär att parterna *avtalar om säkerhetsrätt* i den transporterade varan. Detta avtal kan ta sig olika uttryck. Ibland bekräftar den endast vad som ändå tillkommer parten enligt lag genom sjöpanträtt eller retentionsrätt. I andra fall förstärks den till en panträtt omfattande bl.a. ytterligare fordringar eller en försäljningsrätt.

Allmänt kan sägas att giltigheten av avtal om säkerhet kräver att den som gör pantförskrivningen är behörig att förfoga över egendomen. Detta är pantsättaren om han eller hon äger godset eller är behörig att företräda ägaren. Vidare skall framhållas att det är en allmän regel enligt svensk rätt att panthavaren måste få panten i sin vård för att panträtten skall tilläggas verkan i förhållande till tredje man, dvs. det ställs upp ett traditionskrav för verkan mot tredje man också beträffande panträtt.[31]

(i) Lien-klausuler i fraktavtal

En första kategori av avtal är lien-klausulerna. Möjligheten att föra in sådana klausuler utnyttjas frekvent i olika standardavtal inom transportområdet. Det kan således inte vara tal om att gå igenom samtliga dessa i detta sammanhang. Jag skall dock peka på ett par vanliga klausuler.

När termen lien-klausul används kan viss förvirring uppstå. Lien är ett okänt begrepp i nordisk rätt. Begreppet är hämtat från anglo-amerikansk rätt och inte ens där är det helt entydigt. Emellertid är det lämpligt att hålla

---

[30] Artikel 13(2) CMR fungerar således som en bruttoberäkning där en kvittning enligt nettometoden inte är möjligt för det fall fraktföraren motsätter sig det. Claringbould i Theunis s. 212 uttrycker det så att artikeln "prevent such a set-off on the spot".

[31] Se avsnitt 15.7.

den anglo-amerikanska bakgrundsrätten aktuell.[32] Man kan inte bortse från att lien-klausulerna utbildats mot bakgrund av anglo-amerikansk common law.[33] Däremot skall man inte uppfatta lien-klausulen som en hänvisning till anglo-amerikansk lag. Klausulerna måste tolkas efter tillämplig lag på avtalet i övrigt vilket innebär att klausulen måste inpassas med svensk rätt om tvisten prövas här.

Den säkerhetsrätt som lien-klausuler utgör grundar sig på föreskrifter i transportavtalet. Det saknas enhetlighet i utformningen av klausulerna även om kärnan är densamma. Således varierar det beträffande t.ex. vilka fordringar som säkerhetsrätten omfattar samt om den medför försäljningsrätt. Lien-klausulerna är därför inte helt enkla att inordna i den svenska[34] terminologin där man endast laborerar med sjöpanträtt, retentionsrätt och konventionell panträtt. Lien-klausulerna tycks vara ett exempel på att man kan avtala om retentionsrätt. Det avgörande är således hur formuleringen i avtalet skall tolkas.

Bruket med att förbehålla säkerhetsrätter i form av lien-klausuler har sitt ursprung i sjörätten. I början tycks klausulerna ha utformats på så sätt att det skulle utgå ett vite till den som tillfogats skada på grund av att inte parternas prestationer utförts punktligt enligt avtalet.[35] I de engelska domstolarna upprätthölls dock inte klausulerna, vare sig enligt common law eller equity.[36] I senare befraktningsrätt har de utformats på ett något klarare sätt.

De exempel som här lämnas har till stor del hämtats från det bestånd av klausuler som The Baltic and International Council (BIMCO) arbetat fram i sina standardavtal.

En av de vanligaste klausulerna är den som finns i ett konossement med kodnamnet CONLINEBILL.[37] Detta konossement är utformat för att användas vid linjetrafik. Motsvarande sjöfraktbrev har fått kodnamnet LINERWAYBILL.[38] Lien-klausulen i de båda dokumenten är densamma och har följande lydelse.

---

[32] Enligt klara uttalanden från Högsta domstolen kan den bakomliggande rättsordningen användas som tolkningsdatum, se *Mimona II* ND 1954 s. 749 (SH) och *Josefina Thordén* ND 1971 s. 78 (SH).

[33] Carver para. 1993 och Scrutton Art. 184 redogör för "lien at common law" respektive "by express agreement" där den senare kan utvidga lien enligt common law.

[34] Inte heller i norsk rätt är det helt lätt att fastställa vad det är frågan om, se genomgången hos Michelet s. 292 ff. med hänvisningar.

[35] En beskrivning av klausulen finns i Abbott on shipping s. 345 f. I Carver para. 2011 upprepas denna information.

[36] *Birley* v. *Gladestone* (1814) 35 E.R. 993.

[37] Liner Bill of Lading (Liner Terms approved by the Baltic and International Maritime Conference) 2000.

[38] Non-Negotiable Liner Sea Waybill (Issued 1997 subject to CMI Uniform Rules for Sea Waybills).

> 11. **Lien.** The Carrier shall have a lien for any amount due under this contract and costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

Tidigare användes uttrycket "for all claims and cost of recovering the same". Någon egentlig skillnad avsågs uppenbarligen inte. Man skall jämföra detta uttryck med "lien on the cargo for the recovery of all freight, dead freight and demurrage", vilket är en snävare bestämning av vilka fordringar som täcks.

> De rena sjötransporterna har kommit att hamna i bakgrunden av de kombinerade transporterna. Det stod snart klart att den internationella konventionen om multimodala transporter[39] inte skulle få den anslutning som dess upphovsmän hade hoppats på. Bland affärsmän fanns emellertid ett behov av gemensamma regler i fråga om ansvar. Den väg man valde var att försöka hitta vissa gemensamma riktlinjer för hur transportdokumenten skulle se ut. Mot denna bakgrund utarbetades inom UNCTAD och ICC vissa modellregler[40] för hur dessa dokument skulle se ut. Det standardkontrakt som arbetades fram fick kodnamnet COMBIDOC.[41] Sedan modellreglerna arbetades om under år 1991[42] har också nya dokument tagits fram av BIMCO. Konossementet går under kodnamnet MULTIDOC 95.[43] Ett motsvarande standarddokument i form av en sjöfraktsedel har också tagits fram. Sjöfraktsedeln går under namnet MULTIWAYBILL 95.[44] Ett annat dokument avsett för multimodala transporter är COMBICONBILL.[45] Även om dessa dokument också har sin grund i UNCTAD och ICC modellregler multimodala transporter har de dock en något mera självständig ställning till modellreglerna i jämförelse med Multidoc och -waybill 95. För samtliga nu behandlade dokument har dock lienklausulerna utarbetats på ett liknande sätt och det är inte svårt att dra parallelller med CONLINEBILL.

Det skall noteras att dessa klausuler begränsar sin räckvidd till belopp som är att hänföra till det aktuella transportavtalet. Det är således inte fråga om någon kopplad panträtt. Sådana förekommer dock i vissa villkor. Klausulerna innebär att fraktföraren inte bara ger säkerhetsrätt för fordringar avseeende den aktuella transporten utan också för fordringar avseende tidigare utförda transporter.

Ett sådant avtal är det mycket vanliga North Sea Standard Conditions of Carriage (NSSCC). Detta standardset av klausuler är tillämpligt i alla de fall som ett transportavtal hänvisar till dem. Det vanliga är dock att en linje

---

[39] United Nations Convention in International Multimodal Transport of Goods (done at Genva 24 May 1980).

[40] Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No 298).

[41] Combined Transport Document (Issued 1977).

[42] The 1991 UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No 481).

[43] Mulitmodal Transport Bill of Lading (Issued 1995 subject to ICC Rules).

[44] Mulitmodal Transport Waybill (Issued 1995 subject to ICC Rules).

[45] Combined Transport Bill of Lading (revised 1995).

tar in dem i sina fraktdokument. Bestämmelserna om lien finns i klausul 18 av NSSCC som har följande lydelse.

> **Lien.** The Carrier shall have a lien on the Goods and the right to sell the same by public auction or otherwise at his discretion for all freight, charges and expenses of whatever kind and nature due to the Carrier under the Contract of Carriage and also in respect of any previously unsatisfied amounts of the same nature and for the cost and expenses of exercising such lien and such sale. Such lien and liability shall remain notwithstanding the Goods have been landed, stored or otherwise dealt with. If on the sale of the Goods the proceeds fail to realise the amount due, the Carrier shall be entitled to recover the difference from any of the parites included in the term Merchant.

Här utvidgas säkerheten inte bara till belopp som uppkommit på grund av det aktuella uppdraget utan också andra obetalda belopp som uppkommit tidigare. Den kopplingen kan förklaras med att det vid linjetrafik är vanligt att man har fasta kunder där det kan uppkomma positiva saldon i transportörens favör som denne önskar säkrade.

I princip samtliga resecertepartier innehåller en lien-klausul. Den normala formuleringen kan sägas följa den som finns i GENCON.[46] Den finns där upptagen i klausul 8 som har följande lydelse.

> **Lien Clause** The Owner shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight and demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

Det kan dock konstateras att de fordringar som har säkerhet i lien-klausulen varierar. Ibland tas haveribidrag med som en särskild post och i åter andra är överliggetid utelämnad. Emellertid är uppräkningen av fordringar av betydelse för vad som kan säkras genom klausulen.

Det är tveksamt om den ersättning som utgår i form av tidshyra medför sjöpanträtt.[47] Däremot är det inte ovanligt att tidscertepartier innehåller bestämmelser i ämnet. Dessa är utformade som lien-klausuler.[48] Ett av de mest klassiska tidscertepartierna är BALTIME.[49] Lien-klausulen finns i detta certeparti klausul 18. Många klausuler har en liknande utformning.

---

[46] Uniform General Charter (revised 1994).

[47] Tidsberfraktaren är gäldenär för den tidsfrakt som skall utgå. Den nya regeln i 13 kap. 45 § (295) sjölagen innebär att ett konossement som är undertecknat av kaptenen skall anses vara undertecknat av transportören. Eftersom det vid tidsbefraktning är befraktaren som ingår transportavtalet är det denna som blir transportör. Detta framgår redan av definitionen i 13 kap. 1 § (251) sjölagen. Innebörden av reglerna blir således att det inte uppkommer någon sjöpanträtt i lasten för tidsbortfraktaren för tidsfrakt eftersom mottagaren inte är gäldenär i förhållande till bortfraktaren.

[48] En allmän framställning som dock tar sikte på lien i underfrakt finns hos Mann. Vissa frågor i den framställningen har dock allmän betydelse även när det rör lien i last.

[49] Uniform Time-Charter 1939 (Box Layout 1974).

Emellertid begränsar lien-klausulen i BALTIME redarens säkerhet på ett sätt som inte förekommer i alla certepartier.[50] I BALTIME begränsas säkerheten i godset till sådant gods som ägs av befraktaren.[51] Är det tredje man som är ägare till godset kan någon lien inte utövas i godset. Detta ansågs så självklart gälla enligt lag av de som utformade Baltimecertepartiet att det skrevs in certepartiet.

Är det befraktaren som är ägare till godset, vilket man kan tänka sig att t.ex. ett oljebolag skulle kunna vara, så måste det anses vara avtalat att redaren har säkerhet i det fraktade godset. Detta gäller inte bara för utestående tidsfrakt för innevarande tidsperiod utan också utestående hyra för hela certepartitiden.[52]

Emellertid är redaren intresserad av att också ha säkerhet gentemot tredje man. Som en första förutsättning måste då lien-klausulen utvidgas så att den omfattar även tredje mans egendom. Detta har skett i ett allmänt tidscerteparti vilket nyligen introducerats på marknaden. Detta kallas GENTIME[53] och skall här tjäna som exempel. Enligt klausul 14(d) andra stycket i detta certeparti gäller följande beträffande redarens säkerhet under certepartiet.

> *Lien.* - The Owners shall have a lien upon all shipped cargo before and after discharge ..., for any amount due under this Charter Party includning but not limited to unpaid charter hire, unreimburst Charters' expenses initially paid by the Owners and contribution in general average properly due.

Bestämmelsen är något utvidgad i förhållande till vad som är vanligt enligt äldre tidscertepartier. Det råder dock ingen tvekan om att säkerheten inte begränsas endast till tidsbefraktarens egendom. Det anges klart att säkerheten gäller i all inlastad egendom.

(ii) Bärgarens säkerhetsrätt enligt avtal

En bärgare har enligt 3 kap. 43 § (61) sjölagen sjöpanträtt i lasten för krav på bärgarlön för utförd bärgning. Detta lagrum kan synas tillräckligt för att säkerställa bärgarens rätt enligt ett bärgningskontrakt. Trots detta har det intagits särskilda avtalsvillkor i de förekommande standardavtalen för bärgning. Detta gäller också det skandinaviska bärgningskontraktet.

---

[50] Den kanske vanligaste varianten är följande: The Owner skall have a lien upon all cargoes, and all subfreight for any amounts due under this charter. Denna förekommer t.ex. i klausul 18 NYPE, klausul 23 NYPE 93, klausul 26 SHELLTIME, klausul 27 INTERTANKTIME 80.

[51] Så har regeln tolkats i flera angloamerikanska system, Tetley s. 792 med hänvisning till *The Mihalios Xilas* [1978] 2 Lloyd's Rep. 186 och ETL 1980 s. 781 (Federal Court Canada).

[52] Michelet s. 301.

[53] General Time Charter Party (1999).

Ett mycket vanligt bärgningskontrakt är Lloyd's standard form of Salvage Agreement (LOF 2000). Detta standardkontrakt bygger på tidigare kontrakt men har anpassats till 1989 års bärgningskonvention och reglerna för beräkning av ersättning följer konventionen. Den skandinaviska motsvarigheten till detta kontrakt är skandinaviskt bärgningskontrakt.[54] Det skandinaviska kontraktet hänvisar dels till 1989 års bärgningskonvention vad gäller bestämmande av ersättning och till LOF 1995 vad gäller betalning till bärgaren.[55]

Processen för fastställande av bärgarlönens och den särskilda ersättningens storlek följer ett komplicerat förfarande. När bärgarlönen eller den särskilda ersättningen har fastställts skall ersättningen betalas. Den allmänna principen för betalningsansvaret är i fråga om avtalad bärgning att ägarna av de räddade värdena skall stå för så stor andel av ersättningen som svarar mot deras del av värdet av den räddade egendomen.[56] För den fordran som bärgaren sålunda har tillerkänts har han eller hon en säkerhetsrätt.

Enligt LOF 2000, som följer engelsk rätt,[57] gäller att bärgaren har en "maritime lien" i den bärgade egendomen för sin fordran. Reglerna framgår av klausul 4 LOF 2000.[58] Här hänvisas således till den engelska läran om maritime lien.[59] Detta motsvaras för skandinavisk del av sjöpanträtten. Någon hänvisning till denna rätt finns dock inte i det skandinaviska kontraktet.

Det är svårt att se att den avtalade säkerhetsrätten som bärgaren kan uppnå enligt avtalet skulle komma att komplettera eller utöka den sjöpanträtt som bärgaren redan har för bärgarlön enligt 3 kap. 43 § (61) 1 eller den "utsträckta retentionsrätten" enligt 16 kap. 12 § (452) tredje stycket sjölagen.[60] De säkerhetsrätter som således föreskrivits enligt lag för bärgarens krav är styrande också vad gäller förhållanden när bärgningsavtal ingåtts mot bakgrund av svensk rätt.

(iii) Säkerhetsrätt för terminaloperatörer

En mellanman som står utanför själva transporten men ändå är involverad i transportuppdraget är den s.k. terminaloperatören. Detta är ett något oklart begrepp som avser en person som är involverad i en transport i

---

[54] Standardformulär 1994.

[55] Se artikel 3 i kontraktet.

[56] Se allmänt om detta i Kennedy Art. 1181 ff. och Brice para. 6-27 ff.

[57] LOF 2000 klausul J.

[58] Brice para. 8-74.

[59] Brice para. 2-13 med hänvisningar.

[60] Däremot kan den komma att få betydelse som säkerhetsrätt för den särskilda ersättningen för miljöskador. Detta berör bara fartyget varför det lämnas åt sidan i detta sammanhang.

syfte att utföra eller underlätta utförandet av transportrelaterade tjänster beträffande gods som befinner sig inom operatörens kontroll. Denna definition syftar t.ex. på hamnar, stuvare, speditörer, lagerhållare eller andra som har med godset att göra under terminalstadiet.

Man tänka sig flera konflikter inom de nämnda kategorierna och mellan dessa och den stoppningsberättigade. Ett exempel är stuveribolaget som ansvarsmässigt är en sådan person som faller under transportörens ansvar enligt 13 kap. 25 § (275) sjölagen. Mellan rederi och stuvare kan även säkerhetsrättsliga frågor uppkomma. Stuveribolaget kan ha ett krav mot rederiet för utfört lastnings- eller lossningsarbete. Frågan är om detta krav kan säkras i lasten. Om så är fallet uppstår fråga om också säljarens stoppningsrätt får stå tillbaka för stuveribolagets krav. I Norden saknas lagstiftning på detta område och avtalsfriheten härskar.

Inom UNIDROIT påbörjades tidigt ett arbete för att få till stånd enhetliga regler för lagerhållningskontrakt. Detta arbete ledde år 1991 till Förenta nationernas konvention om terminaloperatörers ansvar vid internationell handel (OTT-konventionen). Den har ännu inte trätt i kraft.[61]

Konventionen tar i första hand sikte på att reglera terminaloperatörens ansvar för skada och förlust på gods samt dröjsmål med levererans av godset. Trots detta innehåller den också en regel om retentionsrätt. Enligt konventionen har terminaloperatören en retentionsrätt i godset för kostnader och krav som hänför sig till den transportrelaterade tjänst som operatören utfört. Detta innebär således att konventionen inte ger stöd för någon kopplad panträtt. Emellertid sägs uttryckligen att detta inte hindrar att man, i enlighet med vad som kan vara tillåtet i nationell rätt, avtalsvägen utvidgar operatörens säkerhet. Reglerna framgår av artikel 10(1) OTT-konventionen.

I Sverige drivs hamnarna alltjämt i vissa fall av kommunerna. Detta kan ske i form av en kommunal förvaltning eller genom ett ägande av ett privaträttsligt bolag. Bilden skiftar här väsentligt mellan olika hamnar. Hamnarna ansvarar för geografin i hamnen och kajanordningar som t.ex. kranar. I det uppdrag som hamnarna fått ligger också att vara stuvare.

För de uppdrag som terminaloperatören åtar sig har utarbetats terminalbestämmelser av år 1989. Dessa rekommenderas av Sveriges Hamnar, som är en central organisation för hamnarna i landet. Vid utarbetande av bestämmelserna har samråd skett med olika inblandade parter. Det terminaluppdrag som företaget åtar sig kan omfatta lastning, lossning, hantering av transportmedel eller -anordning, förvaring av omhändertaget gods, packning, ompackning, vägning, kontroll och bevakning av godset samt omflyttning och transport av godset inom hamnområdet. För dessa uppdrag, jämte andra kostnader som uppdraget kan medföra, har terminaloperatören rätt till ersättning från uppdragsgivaren. I dessa be-

[61] För närvarande (juni 2001) är endast två (av fem) stater anslutna.

stämmelser finns en särskild bestämmelse om panträtt (§ 8). Den lämnar operatören långt mer omfattande säkerhet än den som den allmänna retentionsrätten lämnar eller den som OTT-konventionen ger.

Panträtten enligt terminalbestämmelserna har stora likheter med den panträtt som föreskrivs i NSAB 2000.[62] Den innebär att panträtt tillkommer speditören för de fordringar som uppkommer vid utförandet av speditionsuppdraget. Inte bara fordringar för åtgärder med det aktuella uppdraget, s.k. konnexa fordringar, utan även fordringar som härrör från tidigare tjänster, s.k. inkonnexa fordringar, omfattas av panträtten. Det skall slutligen påpekas att operatören inte åtar sig något transportansvar.[63]

(iv) Speditörens panträtt

En särskild form av konventionell panträtt är den som finns upptagen i de nordiska speditörernas standardkontrakt. Kring denna har det förekommit en hel del diskussion beträffande dess omfattning och verkan. Vad som framför allt har diskuterats är hur den uppstår i förhållande till tredje man, huruvida den omfattar även sådana fordringar som inte gäller det aktuella uppdraget samt förhållandet till stoppningsrätten.

Med tanke särskilt på de moderna transportmönstren med företag som helt lägger ut transporttjänsterna på utomstående transportföretag på löpande räkning kan det finnas stort behov av säkerhet för transportföretagen. De belopp som kan vara utestående är ofta betydande, särskilt vid import där t.ex. speditörerna tar på sig att inklarera godset med åtföljande betalning av importavgifter och liknande. Panträtten har därför särskild betydelse för speditören.

Speditören har enligt allmänna rättsgrundsatser retentionsrätt i det gods som han eller hon har under sin kontroll. I de ursprungliga reglerna fanns det med en uttrycklig bestämmelse om speditörens retentionsrätt. Denna utelämnades vid 1959 års revision eftersom den ansågs följa utan en uttrycklig regel.[64] För att stärka speditörens säkerhetsrätt togs redan i NSAB 1919 upp den för speditören så viktiga principen om panträtt i godset. Den innebar att panträtt tillkommer speditören för samtliga fordringar som uppkommer vid utförandet av speditionsuppdraget. Denna grundregel har sedan överförts i samtliga senare versioner av bestämmelserna och återfinns nu i § 14 NSAB 2000.

För att speditören skall få panträtt krävs som vid panträtt i allmänhet att det finns en pantförskrivning. Detta sker genom att avtalet ingås med NSAB som standardavtal.

---

[62] Se avsnitt (iv).

[63] Det är inte heller ovanligt att speditörer också åtar sig uppdrag som stuvare eller till och med som mottagare. Om då terminalbestämmelserna 1989 eller NSAB kommer till användning tycks snarast bero på tillfälligheter.

[64] Vinding Kruse i Juristen 1955 s. 443 ff. och Skovby, Speditören s. 113 f.

Det objekt som panträtten avser anges i villkoren vara gods. Eftersom undersökningen här tar sikte på gods som är under transport finns ingen anledning att fördjupa sig i gränserna mot värdepapper eller liknande.

Bortsett från att det måste finnas en pantförskrivning krävs att fordringarna har uppkommit på grund av ett speditionsuppdrag enligt NSAB. Har de uppkommit utanför denna verksamhet är de inte förenade med någon panträtt. De fordringar som kan uppstå är fordringar för frakt, tull, lagring, lastning, andra kostnader som uppstått på grund av uppdragsgivarens order, betalning till annan fraktförare, försäkringspremie m.m.

Det som är speciellt med speditörens panträtt att den inte endast täcker omkostnader som vilar på godset. Detta innebär i stort sett inte mer än vad som annars skulle gälla enligt den lagstadgade retentionsrätten. Därutöver gäller speditörens panträtt för övriga fordringar mot uppdragsgivaren. Det är denna formulering som ger upphov till svåra rättsliga frågor kring speditörspanten. Panträtten skall omfatta alla fordringar i förhållande till uppdragsgivaren och är således en generell eller kopplad panträtt som också gäller för fordringar som inte är hänförliga till kostnader nedlagda på det aktuella godset.

Vidare gäller för panträttens verkan mot tredje man ett traditionskrav. Detta uttrycks i NSAB på så sätt att godset måste vara under speditörens kontroll. Innebörden av stadgandet är att en speditör kan ha panträtt trots att godset rent faktiskt innehas av en undertransportör. Pantsättaren måste enligt allmänna sakrättsliga principer vara avskuren från rådighet. Detta har ovan behandlats beträffande överlåtelser.[65] Kravet upprätthålls som huvudregel även vid pantsättning.

Speditörens panträtt enligt NSAB omfattar inte bara egendom som mottagits för ett uppdrag. Den omfattar dessutom surrogat i form av försäkringsersättning, ersättning från fraktförare eller från annan.

Slutligen skall nämnas att panträtten är förenad med en realisationsmöjlighet. Speditören har möjlighet att sälja så mycket av godset att det täcker fordringarna jämte omkostnaderna för försäljningen. Försäljningen skall ske på ett betryggande sätt och uppdragsgivaren skall underrättas om försäljningen. I övrigt kan försäljningen ske på vilket sätt som bedöms vara det riktiga oavsett om detta sker vid en offentlig försäljning eller under hand.

Den internationella speditörsorganisationen (FIATA) har utarbetat olika transportdokument som skall komma till användning vid fall då speditören påtar sig fraktföraransvar. När sådana dokument används kan det också uppstå konflikter med panträtten enligt NSAB.

Enligt det konossement för kombinerade transporter (FBL) som utarbetats inom FIATA har speditören en panträtt. Enligt klausul 14 FBL ger

---

[65] Avsnitt 9.10.3. Vad som sagts om tradition vid överlåtelse kan i stor omfattning appliceras också för pantsättning.

speditören säkerhet endast för konnexa fordringar och frågan är om NSAB:s regler om kopplad panträtt kan komma till användning. För det första måste konstateras att en mottagare som förvärvar ett konossement måste kunna lita på att det är just det som finns angivet i konossementet som han eller hon förvärvar. Eftersom det i princip aldrig finns en hänvisning till NSAB i konossementet kan mottagaren inte bli bunden av den kopplade panträtten.[66] Mot avsändaren som vet om att NSAB ligger i botten kan det inte finnas något hinder att också den kopplade panträtten tillerkänns verkan. Detta gäller dock bara så länge klausulen inte strider mot tvingande transporträttslig lagstiftning.[67]

Inom den internationella speditörsorganisationen har det även utarbetats andra dokument som skall komma till användning vid uppdrag som inte avser transport (s.k. FIATA FCR och FCT). Enligt dessa dokument är det lagen i utfärdande land som styr tvisterna. Skulle ett sådant dokument utfärdas i Sverige kan man komma fram till en tolkning som faller tillbaka på NSAB. Enligt Ramberg[68] bör inte heller dessa dokument eller andra fraktsedlar och kvitton medföra att mottagaren skall bli bunden av annat än vad som framgår av dokumentet. Detta är som jag ser det ett vågat uttalande med tanke på att fraktsedlar till skillnad från konossement inte brukar ha den starka genomslagskraft och negotiabilitet som konossement i egentlig mening. Skälet för att inte låta mottagaren bli bunden av panträttsklausulen enligt NSAB är att det internationella betalningssystemet allvarligt försvåras.

Ekelund[69] har informerat om att de danska speditörerna har utfärdat en flygfraktsedel som hänvisar dels till Warszawasystemet och dels till NSAB. Här är det tänkt att NSAB skall kunna komplettera reglerna i Warszawasystemet. Ett sådant område är den kopplade panträtten. Jag kan inte se att den tvingande lagstiftningen på flygfraktområdet medför hinder mot att tillerkänna verkan av den kopplade panträtten.

På motsvarande sätt som för flygtransporter har det för landsvägstransporternas del i Danmark utarbetats ett CMR-fraktbrev. I detta fraktbrev hänvisas förutom till CMR också till NSAB:s panträttsklausul. Detta anser Ekelund[70] vara helt i sin ordning och den kopplade panträtten får således verkan, eftersom CMR-konventionen är tyst beträffande panträtt. Detta förefaller enligt min mening vara synnerligen tveksamt med

---

[66] Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 165 och Ekelund, NSAB s. 154 f.

[67] Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 166, som också framhåller att de svenska förarbetena går för långt när den frånkänner verkan mot avsändaren, SOU 1972:24 s. 90 och prop. 1974:33 s. 101. Den effekten kommer sig av att CMR är tvingande rätt också vad gäller panträtt, se strax nedan.

[68] Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 165.

[69] Ekelund, NSAB s. 155.

[70] Ekelund, NSAB s. 155.

hänsyn till den tvingande lagstiftningen på detta område.[71] Detta har numera bekräftats i nordisk praxis beträffande NSAB:s panträttsklausul.[72]

> I rättsfallet med *elektronik till Ryssland* UfR 2000 s. 1736 (DH) hade en speditör åtagit sig att transportera varor från Danmark till Ryssland. Speditören anlitade i sin tur en undertransportör för att utföra transporten. När transporten kom till den ryska gränsen blev varorna belagda med ytterligare tullavgifter på grund av felaktig redovisning av godset i en faktura. För dessa avgifter skulle undertransportören i första hand svara. Denne sökte regress mot speditören som i sin tur vände sig mot sin uppdragsgivare. För sitt krav utövade speditören retentionsrätt i det transporterade godset som sedan såldes för att täcka kravet. *Højesteret* fann att speditören hade rätt att sälja godset på sätt som skedde. Härutöver uttalade rätten – i ett uttalande som närmast är att betrakta som *obiter dictum*, vilket är ovanligt i danska domar – att NSAB måste anses som antaget mellan parterna genom hänvisningen i fakturan men att den tvingande regleringen enligt CMR inte kunde ge speditören rätt att göra gällande panträttsklausulen i NSAB vid sidan om reglerna i CMR.[73]

15.3 Några för den transportanknutna säkerhetsrätten gemensamma frågor

Den allmänna omfattningen och begränsningarna sträcker sig olika långt beroende på vilken säkerhetsrätt det är fråga om. Vid ett pantförhållande uppkommer i allmänhet obligationsrättsliga förpliktelser redan genom avtalet, pantförskrivningen. Legala panträtt och retentionsrätt uppkommer först i och med att fordran för den tjänst som betalningen avser har förfallit.

15.3.1 Säkerhetsrätten upphör när godset lämnas ut

En begränsning såväl i sjöpanträtten som i retentionsrätten är att den gäller endast så länge panthavaren retinenten har egendomen i sin vård. Denna kan avse egen vård eller vård genom förmedling av annan. När godset lämnas utanför denna krets har möjligheten att säkra fordringen stängts. Detta innebär att sjöpanträtten och retentionsrätten endast gäller för den som har godset i sin hand.

Vidare upphör rätten om gods säljs på exekutiv auktion och denna vunnit laga kraft och influtna medel fördelats. Begränsningarna kan förklara varför sjöpanträtten i last har så begränsad betydelse. Den borgenär som

---

[71] Se Sevón vid NifS Sjørettsseminar 1975.

[72] *Elektronik till Ryssland* UfR 2000 s. 1736 (DH).

[73] I Ramberg & Nilsen s. 28 hävdas också att tvingande lagstiftning kan hindra att panträtten görs gällande mot mottagaren.

på detta sätt förlorar sin sjöpanträtt i lasten har emellertid möjlighet att få ersättning av den som, utan borgenärens tillstånd, lämnar ut last trots att utlämnaren borde ha insett att den utgjorde säkerhet för fordran. Denna ansvarighet åvilar även mottagaren om han eller hon hade kännedom om fordringen när lasten lämnades ut. Ett exempel på detta är att transportören i samband med utlämningen av last kräver mottagaren på av avlastaren inte betalat förskottsfrakt, trots att det inte framgår av transportdokumenten att frakten är obetald.

På motsvarande sätt gäller ett besittningskrav också för den konventionella panträtten. Detta innebär att det föreligger stora likheter mellan de olika formerna för säkerhetsrätt genom kravet på besittning.

Såväl panträtten som retentionsrätten upphör vidare om den egendom som avses med rätten blir förstörd. Surrogation kan dock förekomma i ersättningar för det förstörda godset.[74] Vissa regler med rakt motsatt innehåll har dock införts i samband med det transporträttsliga konventionsarbetet. Sjöpanträtten är på så sätt begränsad att den inte gäller i surrogat för lasten. Skadas lasten så att det utgår försäkringsersättning saknas enligt 3 kap. 49 § (72) sjölagen sjöpanträtt i surrogatet. Detta har bekräftats i praxis.[75]

> I *Potetlasten* ND 1979 s. 68 (Gulating) hade en last med potatis skeppats från Galveston i Texas till Norge. Rederiet hävdade sjöpanträtt för frakt i potatislasten. Vidare anförde rederiet att det inte var skyldigt att lämna ut lasten utan att vara säkrat av sina sålunda förvärvade säkerhetsrätter. Potatisen som var dålig vid framkomsten lämnades dock ut och såldes gemensamt av avsändaren och mottagaren. Försäljningsintäkten sattes in på gemensamt konto. Pengarna togs dock ut utan att rederiet gottskrevs något belopp. Rederiet hävdade rätt till ersättning från mottagaren på grund av förlust av frakt och grundade sitt krav på att det dels förelåg ett avtal om deponering, dels framgick direkt av dåvarande 113 § 1891 års sjölag (3 kap. 49 § [72] nuvarande lag) att rederiet hade en sådan rätt. Majoriteten i *Gulatings lagmannsrett* fann att den säkerhet som rederiet hade i lasten inte gick över från lasten till det deponerade beloppet. Försäljningen hade inte skett för att säkra fraktkravet och något avtal om företrädesrätt i influtna medel fanns inte.[76] Rederiet hade således inte rätt till ersättning.[77]

---

[74] Håstad, Sakrätt s. 166 f.

[75] *Potetlasten* ND 1979 s. 68 (Gulating).

[76] Man får vid läsning av fallet ett intryck av att tvisten har sin grund i att advokaterna missförstod varandra vid utlämnandet och att detta missförstånd senare utnyttjades.

[77] Se också i detta sammanhang beträffande sjöpanträttens omfattning och innehåll vid konkurs *Jovista* ND 1973 s. 180 (Frostating) och *Bitraland* ND 1956 s. 649 (SH).

15.3.2 Ställande av säkerhet

En fråga som diskuterats är om säkerställande av fordran innebär att retentionsrätt upphör. Den allmänna uppfattningen tycks vara att retinenten inte är pliktig att lämna ut varan mot säkerhet.[78] Det har med rätta framhållits att en näringsidkare inte kan leva på bankgarantier.[79] Man har inom det transporträttsliga regelverket på flera håll infört föreskrifter om att retentionsrätten inte längre kan utövas när säkerhet ställts för fordran.

Det har hävdats – med åberopande av stöd i praxis – att det saknas en generell regel i svensk rätt om att retentionsrätt upphör när säkerhet ställts.[80] I sjörättsliga sammanhang gällde enligt 113 § 1891 års sjölag uttryckligen att rätten upphörde vid säkerställande endast för fordringar på haveribidrag. Denna regel har åberopats till stöd för att det skulle saknas en generell regel i svensk rätt av innebörd att säkerställande inte medför att förpliktelsen upphör. I praxis syntes den hävdade uppfattningen också har godtagits.[81]

> Mottagaren krävdes i *Ångfartyget Antwerpen* ND 1910 s. 515 (SH) på ersättning för överliggetid i lossnings och lastningshamn. Mottagaren invände dock att säkerhet ställts för i lossningshamnen uppkommet krav. Domstolen fann att ställandet av säkerhet på det sätt som skett inte medförde att redarens retentionsrätt upphörde. Orsaken var enligt domstolen att mottagaren, som inte var densamme som befraktaren, inte kunde åberopa vad som framgick av certepartiet vilket ingåtts mellan redaren och befraktaren.

Även om domstolen lade stor vikt vid att säkerställandet skedde på visst sätt, dvs. deponering i allmänt förvar eller hos enskild person, ger fallet visst stöd för att det vid den tiden inte fanns en generell regel om att säkerställande avbröt retentionsrätten.

I övriga nordiska länder tycks däremot på ett tidigt stadium föreligga uttalanden om att säkerställandet verkar generellt.[82] Detta godtogs också tidigare enligt vad nordisk praxis visar.[83]

> I *Frakten till Anne* ND 1945 s. 165 (SøHa) utförde fartyget *Anne* en tvångsresa för vilken det utställdes endast ett pro forma certeparti där fraktfrågor utelämnades. Sedan rederiet uppmanat befraktaren att betala frakten utställde en bank en garanti avseende frakten för den aktuella resan att betalas så snart denna hade fastställts av aktuell myndighet. Banken höll emellertid inne ersättning för brister i lasten. Banken ålades dock av *Sø- og Handelsretten* att betala hela frakten med hänsyn till att syftet med att ställa garanti var att redaren

---

[78] Rodhe, Obligationsrätt s. 409 och Tiberg, Kreditsäkerhet s. 409.

[79] Uttrycket hämtat från Brækhus, Omsetning og kredit 2 s. 535.

[80] Rodhe, Obligationsrätt s. 409.

[81] *Ångfartyget Antwerpen* ND 1910 s. 515 (SH).

[82] Sevón i JFT 1975 s. 297.

[83] *Frakten till Anne* ND 1945 s. 165 (SøHa).

skulle ha samma processuella ställning som om han hade låtit bli att lämna ut lasten enligt (nuvarande 3 kap. 49 § [72] sjölagen).

Det danska fallet *Frakten till Anne* ND 1945 s. 165 (SøHa) förebådade senare reglering. I och med nuvarande sjölag har möjligheten att få retentionsrätten att upphöra genom säkerhets ställande utvidgats till att avse samtliga fordringar. Detta framgår direkt av 13 kap. 20 § (270) sjölagen. Numera anses reglerna innebära att ett försäkringsbolags garanti och bankgaranti är tillräckliga säkerheter.[84]

15.3.3 Kravet på konnexitet vid sjöpanträtt och retentionsrätt

Slutligen gäller för viss typ av säkerhet att den fordringen som skall säkras måste vara konnex. Detta innebär att det mellan fordringen och den egendom som skall hållas inne måste finnas ett normalt samband. Kravet gäller för sjöpanträtt[85] och de flesta retentionsrätter och som kan uppkomma vid transport av gods.[86] Däremot uppställs inget motsvarande krav för handpanträtten. Avtalet kan här innebära att också fordringar för tidigare utförda transportuppdrag skall täckas genom säkerhet i det gods som för tillfället finns i panthavarens hand.

15.3.4 Innebörden av transportanknuten säkerhetsrätt

Betydelsen av att ha sjöpanträtt i last, retentionsrätt och handpanträtt är att dessa rättigheter ger förmånsrätt i godset. Förmånsrätten har den inbördes ordning som framgår av uppräkningen i förmånsrättslagen (1970:979).

Det framgår att sjöpanträtt i last – tillsammans med annan sjöpanträtt och luftpanträtt – ger särskild förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen. Den är därmed bäst tillgodosedd av de särskilda förmånsrätterna. Av 3 kap. 44 § (62) andra stycket sjölagen framgår den inbördes ordningen mellan de olika formerna av sjöpanträtt. Sjöpanträtt i last ger också bättre rätt än retentionsrätt och handpanträtt för fordringar som följer av ett fraktavtal, eftersom förmånsrätten för dessa sakrätter följer först av 4 § 2 förmånsrättslagen.

---

[84] SOU 1990:13 s. 143.

[85] Detta framgår av att lagtexten använder bestämd form i ordet fraktavtalet i 3 kap. 43 § (61) 3 sjölagen.

[86] I Claringbould i Theunis görs en genomgång av nio länder på CMR:s område där det inte i något land finns möjlighet att hålla inne gods för tidigare transportskulder.

15.4 Stoppningsrätten står sig mot transportanknuten panträtt

I det följande avsnittet behandlar jag de konflikter som kan uppkomma mellan stoppningsrätt och säkerhetsrätt i det transporterade godset. Samtliga konflikter som kan uppstå är av relativt likartad beskaffenhet, oavsett vilken typ av avtalad säkerhetsrätt det är fråga om. Grundmönstret för konflikten är följande. Säljaren har avgivit förklaring om att han eller hon kommer att utnyttja stoppningsrätten. Emellertid finns godset hos en tredje man – det må vara transportör, speditör, stuvare, terminaloperatör eller annan – som har säkerhet i godset och som vill göra gällande sin säkerhet. Denna säkerhet kan ha uppkommit antingen som en följd av lag eller på grund av avtal med säljaren eller med köparen. Jag skall här undersöka hur stoppningsrätten står sig i förhållande till den sålunda uppkomna säkerhetsrätten.

Redan inledningsvis kan påpekas att denna fråga uppfattats på vitt skilda sätt i litteraturen. Praxis visar dock upp ett relativt enhetligt mönster; dock utan att ange några särskilda skäl för det slut man funnit riktigt. Möjligen kan de knapphändiga skälen i domarna förklara olika lösningsförslagen i litteraturen.

För att kunna diskutera problemen med stoppningsrättens förhållande till säkerhetsrätt i godset behandlar jag i detta avsnitt endast förhållandet till speditörens panträtt. Detta val beror på att det är konflikter där stoppningsrätten ställts i förhållande till sådan panträtt som varit föremål för störst uppmärksamhet i praxis. Förmodligen kan uppmärksamheten kring speditörens panträtt förklaras av att den kopplade panträtten i NSAB går relativt långt. Det skall dock uppmärksammas att det är möjligt att översätta resonemanget från speditörens panträtt till andra säkerhetsrätter där det föreligger ett trepartsförhållande med uppdragsgivare, fraktföraren eller annan liknande och mottagare vilka redovisats ovan.

Det är av största vikt att hålla i minnet mot vem panträtten görs gällande. Som visats ovan kan speditören ha fordringar både mot uppdragsgivaren och mottagaren. Panträtten kan bara ingås av ägaren men den kan för det fall den är giltig göras gällande mot vilken av dessa personer som panthavaren önskar.

15.4.1 Panträtt mot uppdragsgivaren

Om en uppdragsgivare pantsätter honom eller henne tillhörigt gods enligt ett frakt- eller speditionsavtal för skulder mot speditören skiljer sig denna pantsättning inte från pantsättning i allmänhet. Det finns inga principiella hinder mot att panträtten godtas också för det fall den gjorts generell. Gi-

vet denna utgångspunkt, att den generella pantförskrivningen också ger en kopplad panträtt för speditören, har denne möjlighet att i godset täcka sina fordringar också för det fall de hänför sig till andra transportuppdrag, dvs. inkonnexa fordringar.

> I *Pumppanten* UfR 1971 s. 735 (SøHa) hade en köpare av en tysk firma på kredit köpt några pumpar. Sedan dessa kommit till köparen kom säljaren och köparen överens om att köpet skulle gå tillbaka. Köparens speditör vägrade dock att följa en anvisning om att återlämna pumparna till säljaren med hänvisning till sin panträtt enligt NSAB för betydande tillgodohavanden hos köparen. *Sø- og Handelsretten* fann att köparen var att anse som speditörens uppdragsgivare. Speditörens vägran att följa uppdragsgivarens anvisningar låg inom ramen för de rättigheter som avtalet gav speditören.

Hur förhåller det sig då om säljaren som uppdragsgivare utnyttjar sin stoppningsrätt? Att uppdragsgivaren utövar stoppningsrätten förändrar inte speditörens panträtt. Uppdragsgivarens ställning kan således inte förbättras genom utnyttjande av stoppningsrätten. Den pantsättning som säljaren i sin egenskap av uppdragsgivare har upplåtit till speditören får verkan mot honom även om stoppning i förhållande till köparen utövas.[87] Säljaren kan således inte ha någon rätt mot speditören som förringar dennes panträtt.[88] För att få ut godset måste således uppdragsgivaren lösa samtliga sina skulder hos speditören.

Grunden för denna ordning skiljer sig inte från allmänna läror om pant. Panthavaren har möjlighet att täcka sin pantfordran på sedvanligt sätt enligt grunderna för stadgandet i 10 kap. 2 § handelsbalken och 8 kap. 11 § utsökningsbalken. Först när överskott uppstår kan pantsättaren få rätt i överskott eller gods.

15.4.2 Säljarens stoppningsrätt kontra panträtten i förhållande till köparen

Jag går nu över till den egentliga konflikten mellan *säljarens stoppningsrätt och speditörens panträtt i förhållande till köparen.* Dessa situationer inträder framför allt när speditören fått panträtt i godset för att köparen som uppdragsgivare upplåtit panträtt i varan. Köparen kan således vara antingen uppdragsgivare eller mottagare, det spelar ingen roll. Det väsentliga är att speditören gör gällande en fordran mot köparen som är täckt av panträtten. Frågan blir då om panträtten får någon verkan när säljaren åberopar stoppningsrätten mot köparen.

För speditörerna är panträtten av stor betydelse. Men det visade sig att transportkunderna satte stort värde vid att stoppningsrätten kunde utövas.

---

[87] Damsbo i UfR 1978 B s. 180.

[88] Elmer & Skovby s. 90.

Det kan noteras att långa diskussioner fördes mellan parterna vid förhandlingarna inför NSAB 1985. Det övervägdes bl.a. att ta in en bestämmelse beträffande stoppningsrätten i § 14 NSAB.[89] Någon bestämmelse inflöt dock inte, främst med hänsyn till att man ansåg att man inte genom avtal kunde påverka den stoppningsrätt som föreskrivs i lag.[90] Den protokollsanteckning[91] som diskussionerna resulterade i ger uttryck för ett synsätt där stoppningsrätten upphör när hemtagningsspeditören tar hand om varorna efter transporten för köparens räkning. Enligt protokollsanteckningen är speditören efter avräkning av sina samlade fordringar skyldig att utlämna godset till uppdragsgivaren. Mot denna bakgrund har antagits att anteckningen gör klart att leverantörerna är medvetna om att deras stoppningsrätt upphör så fort varorna tas emot av hemtagningsspeditören. Denna vetskap bör tillmätas relevans vid tolkning av avtalet.[92]

Jag konstaterar dock att den i detta arbete genomförda undersökningen inte kan sägas ge klart stöd för att stoppningsrätten verkligen upphör på sätt som protokollsanteckningen ger uttryck för.[93] Det är därför osäkert om uttalandet har någon relevans. Vidare kan konstateras att domstolarna inte följt denna linje när de avgjort mål där stoppningsrätten ställts mot panträtten. Nordiska praxis[94] skall redovisas här som bakgrund till den vidare diskussionen.

Fallet *Mangors speglar* RH 1983:34 är intressant ur flera synvinklar. I målet hade den danska spegeltillverkaren Mangor sålt speglar till den svenske köparen Demerx. I och med att köpet slöts på "Ab Copenhagen" villkor anordnades transporten så att speglarna togs om hand i Köpenhamn av en agent för köparens fasta speditör Skandiatransport. Sedan speglarna hade kommit till Skandiatransports lager i Linköping gick Demerx i konkurs. Mangor hävdade sin stoppningsrätt innan konkursen. Speglarna lämnades härefter ut till konkursboet mot betalning om DKK 11 880, motsvarande värdet på speglarna. Skandiatransport betalade dock inte summan vidare utan behöll betalningen och åberopade panträtt för en fordran mot Demerx. Mangor hävdade, i här aktuella delar, att Skandiatransport var ersättningsskyldigt för speglarna eftersom bolaget lämnat ut dem till Demerx utan att beakta Mangors stoppningsrätt. Skandiatransport invände dock att bolaget handlade helt på Demerx vägnar och att godset således redan kommit i köparens besittning när godset togs om hand av speditörens agent i Köpenhamn. *Hovrätten* kom fram till att

---

[89] Klokt nog avstod man från att ta in regler om stoppningsrätt i den slutliga texten. Det är inte svårt att se att en sådan bestämmelse skulle krångla till den praktiska tillämpningen ännu mer.

[90] Ramberg, NSAB 85 s. 14 och Ekelund, NSAB s. 155 f.

[91] Protokollsanteckningen finns citerad både hos Ramberg, NSAB 85 s. 14 och Ekelund, NSAB s. 155 f.

[92] Ramberg, NSAB 85. Protokollsanteckningen synes inspirerad av den argumentering som Högsta domstolen förde i *Tedderfallet* ND 1985 s. 1 (SH).

[93] Se avsnitt 12.9.

[94] Fallen är *Mangors speglar* RH 1983:34, *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa) och *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH).

Skandiatransport inte lagrat upp godset enligt något avtal med Demerx. Inte heller förelåg anledning att betrakta Skandiatransport som ombud för Demerx. I stället framgick att godset lagrats upp för att Skandiatransport skulle kunna göra gällande sin panträtt enligt § 14 NSAB. Med hänsyn härtill var speglarna inte att anse som överlämnade i köparens besittning förrän de utlämnats till konkursboet. Säljarens stoppningsrätt fanns således kvar. Att Skandiatransport hade panträtt i godset hindrade enligt hovrätten inte säljaren från att göra sin stoppningsrätt gällande "eftersom panträtten för den fordran, varom nu är fråga, viker för stoppningsrätten".

I rättsfallet *Mangors speglar* RH 1983:34 skall särskilt uppmärksammas passusen om att speditörens panträtt viker för stoppningsrätten. Det framstår möjligen som klart för hovrätten varför så är fallet, men för den fåkunnige skulle det varit upplysande med en något fylligare motivering. Samma självklara formulering kan man finna i andra fall. Det ledande danska fallet ger inte någon ytterligare ledning.

I *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa) hade speditören Leman under en rad år skött transporterna för en dansk hustillverkare. Den danska hustillverkaren sålde husen till Tyskland. Husen transporterades till köparen, det danska bolagets tyska dotterbolag, som handhavde försäljningen i Tyskland. Försäljningen mellan bolagen skedde enligt löpande räkning på villkor "franco dansk-tyska gränsen oförtullat". Leman fakturerade bolagen på så sätt att det danska bolaget fick räkning för sträckan fram till tyska gränsen och det tyska bolaget för resten av transporten. Vid tidpunkten för den aktuella tvisten hade Leman utestående fordringar både mot det danska och det tyska bolaget. Det tyska bolaget fick betalningssvårigheter och det danska bolaget instruerade därför Leman att stoppa en sändning som var på väg till Tyskland. Leman gjorde dock gällande sin panträtt enligt NSAB och krävde att säljaren mot utlämnande av godset skulle ersätta samtliga Lemans tillgodohavanden hos det tyska bolaget. Den danska säljaren hävdade dock sin stoppningsrätt. I detta läge inträffade det märkliga att det tyska bolagets konkursbo betalade ut mer än vad sändningen var värd mot att godset lämnades ut till dem. Tvisten kom att gälla säljarens rätt i detta belopp. *Sø- og Handelsretten* konstaterade att det mellan säljare och köpare var klart att stoppningsrätten gällde och kunde utövas. Att Leman åberopade sin panträtt också för äldre skuld fann rätten inte avgörande, eftersom även om denna panträtt skulle godtas så skulle den ändå få vika för säljarens stoppningsrätt. Inte heller Lemans eventuella retentionsrätt skulle förändra Lemans ställning. Säljaren hade således rätt till fakturabeloppet för godset.

Som framgår av fallet *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa) tog man inte ställning till huruvida panträtt för inkonnexa fordringar hade uppkommit i förhållande till köparen eftersom en sådan panträtt ändå skulle få vika för stoppningsrätten. Varför panträtten skulle vika framgår i vart fall inte av domsmotiveringen.

Liknande argumentation för Högsta domstolen i Finland i det finländska fallet *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH).

> I fallet *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH) uppträdde Finnexpress som mottagningsspeditör till den finländska importören Enbom. Denne hade av det schweiziska bolaget Condair inköpt ett parti luftfuktare som var under transport genom Finnexpress försorg när Condair avgav en stoppningsförklaring. Förklaringen avgavs strax innan Enbom gick i konkurs. Finnexpress förbjöds att lämna ut varorna till Enbom. Det visade sig emellertid att Finnexpress också hade andra fordringar mot Enbom än för den aktuella transporten. Med åberopande av sin panträtt enligt § 14 NSAB sålde Finnexpress luftfuktarna och använde erhållna medel för att täcka utestående fordringar mot Enbom. Det var om de medel som influtit för försäljningen som tvisten uppstod. Condair åberopade stoppningsrätt för sin talan. Finnair å sin sida menade att det hade panträtt och att stoppningsrätten upphört när godset mottogs för transport till Enbom. *Högsta domstolen* fann att Condair hade kvar sin stoppningsrätt gentemot Enbom. Vidare uttalade domstolen att Finnexpress i egenskap av speditör utsedd av köparen inte hade rätt att motsätta sig stoppandet av varupartiet och inte heller kunde sälja det med stöd av förpantningsvillkoret. Condair hade därför rätt till skadestånd med ett belopp som motsvarade partiets värde med avdrag för frakt och andra kostnader avseende den aktuella transporten.

Kontentan av detta fall är att stoppningsrätten har prioritet före speditörens panträtt mot köparen. Speditören kan inte sälja godset till förfång för den ursprunglige säljaren. Det framgår inte uttryckligen av domen men utgången kan ha påverkats av att säljaren också hade ett äganderättsförbehåll i varorna.

Samtliga de nu redovisade fallen lämnar en klar normativ grund för att påstå att stoppningsrätten har prioritet före speditörens panträtt. Däremot framgår inte vilka bakomliggande argument som kan anföras till stöd för en sådan ståndpunkt. Dessa argument har givetvis domstolarna byggt sina utslag på men inte redovisat i domskälen.

15.4.3 Varför säljarens stoppningsrätt går före panträtt i godset

En fara med olika förklaringar till varför stoppningsrätten går före panträtten är att man fångas i de juridiska begreppen. Detta kan slå åt flera håll. Särskilt besvärligt har äganderättsbegreppet visat sig vara. Tydligast framgår detta hos Ekelund.[95] Denne menar att man inte kan se stoppningsrätten som en förlängning av äganderätten. Han menar att "[e]nten har ejendomsretten gået over eller ej. Det er et enten/eller. Man kan inte ha ett sovende ejendomsret, der vågner ved standsningsrettens udøvelse."

Den kategoriska inställning som sålunda framträder i viss litteratur i frågan om stoppningsrättens förhållande till äganderätten är enligt min

[95] Klarast är Ekelund i CMR-seminarium s. 67. Vidare finns liknande uttalanden i Ekelund, NSAB s. 155. Se också Stenov i UfR 1978 B s. 37 ff.

mening uppseendeväckande mot bakgrund av den s.k. rättighetsdebatten under mitten av förra århundradet.[96] Under denna debatt utkristalliserades äganderättsbegreppet som ett kopplingsbegrepp mellan rättsfakta och rättsföljder. Äganderätten är inte ett fast begrepp där alla rättigheter och skyldigheter går över vid en enda tidpunkt. I stället är äganderättsbegreppet ett mellanbegrepp som inte har någon semantisk betydelse utöver däri ingående rättsfakta och rättsföljder.[97]

Om man konkretiserar äganderätten i rättsföljden finner man att vissa följder infaller vid en tidpunkt under vissa förutsättningar medan andra inträder vid en annan tidpunkt eller under andra förutsättningar.[98] Utifrån detta synsätt är det inte konstigt att köparen skyddas mot säljarens borgenärer vid en tidigare tidpunkt än när säljarens stoppningsrätt upphör. Äganderätten har ingen substans som i ett slag går över från säljaren till köparen. Det är därför en missuppfattning att hävda att äganderätten är ett antingen eller.

En annan uppfattning, som enligt min mening leder till felaktiga slutsatser beträffande stoppningsrättens förhållande till panträtten, är att se stoppningsrätten som en säkerhetsrätt bland andra.[99] Detta innebär att den huvudsakliga frågan blir huruvida stoppningsrätten i förmånshänseende skall gå före annan säkerhetsrätt.

Som konstaterats ovan har det visat sig att rättsföljden för säljaren när han eller hon utnyttjar stoppningsrätten är separationsrätt i köparens konkurs.[100] Om de rättsfakta föreligger som krävs för att säljaren skall kunna nyttja stoppningsrätten, så har denne också en rätt som innebär att godset inte dras in i köparens konkurs och hålls borta från köparens egendomssfär. Det föreligger därför inget behov av, och är som jag ser det felaktigt, att inordna stoppningsrätten i förmånsrättsordningen.

Att resonera så att stoppningsrätten går före panträtten därför att den är en del av äganderätten[101] kan uppfattas som om man utgår från äganderättsbegreppet som ett enhetligt begrepp. Hänför man stoppningsrätten till äganderätten leder det till att stoppningsrätten, som en utlöpare från äganderätten, är en "bättre" rätt än t.ex. säkerhetsrätter. Detta leder till

---

[96] Se t.ex. artiklar av Ekelöf i TfR 1945 s. 211 ff., Strahl i TfR 1946 s. 204 ff. samt Ross i Festskrift till Ussing. Se vidare Strömholm i 20 års samhällsforskning s. 168 ff.

[97] Ross, Ret og retfærdighed s. 206 ff., Strömholm avsnitt 12.2 och Peczenik s. 170 ff. Ross menar att begreppet äganderätt saknar varje semantisk betydelse.

[98] Angående detta funktionella synsätt se avsnitt 9.11.3.

[99] Lennander i Festskrift till Hellner s. 333, Arnt Nielsen s. 619 f. systematiserar stoppningsrätten som en säkerhetsrätt samt Ekelund i CMR-seminarium s. 67 vilken för ett resonemang om att panträtt är den rätt i godset som har bäst rätt; en kreditsäljares rätt till betalning kan således inte ha en bättre rätt i godset.

[100] Håstad, Sakrätt, *passim*, systematiserar de sakrättsliga frågorna efter rättsföljderna, behandlar stoppningsrätten som en följd av äganderätten; alltså inte som en säkerhetsrätt. Se också Zitting & Rautiala s. 300 ff.

[101] Detta märks hos Hillgård, *passim*.

slutsatsen att stoppningsrätten går före panträtten. Om ett sådant synsätt accepteras har man trasslat in sig i en begreppsjuridiskt tveksam argumentering.

De här behandlade problemen avviker inte från de allmänna frågor som uppkommer vid skydd för köparens borgenärer. Stoppningsrätten utgör här en särskild rätt som sträcker sig förbi köparens borgenärsskydd.[102] Detta innebär att säljaren rätt kan utövas så länge inte varorna överlämnats till köparen. För att säljarens stoppningsrätt skall upphöra krävs således något extra i form av en extingtionsgrund.[103] Detta kan vara överlämnande av konossement till ny köpare eller panthavare vilket enligt bestämmelsen i 13 kap. 57 § (307) andra stycket sjölagen innebär att säljarens stoppningsrätt upphört.

Det sagda medför att man skulle kunna resonera utifrån en analogi från förhållandet när köparen har vidaresålt varorna. I och med att dessa kommit i den nya köparens hand så upphör stoppningsrätten. Om ett motsvarande resonemang förs beträffande pantsättning av godset skulle det vara möjligt att hävda att säljarens stoppningsrätt skall upphöra när varorna lämnas till speditören eller fraktföraren eftersom dessa har fått panträtt från köparen. Detta resonemang har dock inte godtagits i praxis. Säljarens behov av stoppningsrätt har ansetts väga tyngre än speditörens panträtt. Detta beror såvitt jag kan överblicka på att speditörens ställning i stort påminner om en självständig fraktförare och stoppningsrätten skall inte upphöra under själva transporten. Under sådana förhållanden skall säljarens rätt kvarstå och gå före den rätt som eventuellt kan tillkomma speditören eller fraktföraren. Till det sagda kommer också vad som redan konstaterats i avsnitt 9.11 att skyddet för en bestående position i vissa fall väger tyngre än en rätt som inträder senare, t.ex. panträtt i lasten.

Sammanfattningsvis innebär det nu anförda att stoppningsrätten går före fraktförarens, speditörens och andras rätt. Säljarens stoppningsrätt står inte på samma nivå som skyddet för säkerhetsrätter eftersom den medför att säljaren har separationsrätt i köparens konkurs. Egendomen ingår inte i köparens konkursbos egendomsmassa. Panträtten förutsätter att så är fallet. Genom detta bevaras den rätt som säljaren tillagts även i förhållande till panträttsförvärv som nu är i fråga. Emellertid måste vissa reservationer göras beträffande säkerhetsrätt för kostnader som lagts ned på godset. Eftersom detta undantag har sin förklaring i andra grunder skall detta behandlas särskilt i nästa avsnitt.

---

[102] Se avsnitt 9.11.

[103] Damsbo i UfR 1978 B s. 178 och Elmer & Skovby s. 90.

15.5 Stoppningsrätten står sig inte mot säkerhet för kostnader nedlagda på godset

Fallet *Mangors speglar* RH 1983:34 har tidigare redovisats.[104] Panthavaren behöll här ersättning för de speglar som detta bolag hade lämnat ut till mottagaren. Säljaren krävde ersättning av speditören med ett belopp som motsvarade speglarnas värde *utan* ersättning för frakt. Speditörens fordran för frakt av de aktuella speglarna omfattades således inte av säljarens yrkande.

I *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa), som också redogjorts för ovan, ansåg rätten att säljaren hade rätt till fakturabeloppet för godset, dock med avdrag för frakt och kostnader för den aktuella sändningen.

Liknande domskäl anför Högsta domstolen i Finland i fallet *Finnexpress* ND 1991 s. 128 (FH). Efter att ha konstaterat att speditören inte hade rätt att sälja godset för sina fordringar köparen, när den av säljaren åberopade stoppningsrätten, kom domstolen fram till att säljaren har rätt till skadestånd med ett belopp som motsvarade partiets värde med avdrag för frakt och andra kostnader avseende den aktuella transporten.

De tre fallen ger uttryck för samma regel. Stoppningsrätten har inte företräde framför sådana fordringar som är förenade med sjöpanträtt eller retentionsrätt som uppstår på grund av transporten av det stoppade godset. I ett av fallen yrkade säljaren inte ens på någon ersättning för sådana kostnader, medan domstolarna i de båda andra menade att avdrag skulle göras för sådan kostnad. Jag konstaterar återigen att det på grund av rättsfallen finns grund för att fastslå att rättsläget är klart på denna punkt. Förklaringen till varför regeln ser ut på detta sätt saknas dock, i vart fall vad som framgår av de refererade fallen.

Det skulle vara möjligt att föra ett resonemang om denna problematik kring retentionsrätten för fraktkostnader som påminner om den kring den kopplade panträtten. Detta skulle innebära att säljaren inte skulle behöva betala fraktkostnaden för att få ut godset när han eller hon stoppar godset. Flera skäl talar dock mot en sådan lösning.

Sjöpanträtt och retentionsrätt är annorlunda – trots vad som ovan sagts om att skillnaderna på senare år suddats ut[105] – än konventionell panträtt i det att den direkt följer av lag eller allmänna rättsgrundsatser. Detta innebär att den gäller i förhållande till samtliga andra personer som riktar anspråk mot transportören eller speditören med krav om att få ut godset. När det gäller förhållandet till säljaren kan också sägas att denne i normalfallet också är den som är avsändare av godset. Om så är fallet kvarstår han eller hon i princip som betalningsansvarig för den utförda transporten

---

[104] Avsnitt 15.4.2.

[105] Avsnitt 15.2.

för det fall inte mottagaren betalar för transporten. På så sätt kan transportören eller speditören göra sin fordran gällande mot säljaren.

Ytterligare argument för den givna regeln finns i det faktum att transporten ökar godsets värde, i vart fall teoretiskt sett. Detta varans mervärde skall den person som kan tillgodogöra sig värdeökningen också betala för. I normalfallet är det mottagaren som gör detta. När stoppningsrätt utövas är det däremot säljaren som kan tillgodogöra sig den värdeökning som inträder genom transporten. Säljaren har då att betala för det fall han eller hon vill få ut varan. Sammanfattningsvis finns det beaktansvärda skäl för den givna regeln att stoppningsrätten inte slår ut retentionsrätten för fraktföraren, speditören eller annan liknande person.

15.6 Stoppningsrättens förhållande till kvittning

I det ovan refererade danska fallet *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa) uppkom ett flertal komplicerade problem varav endast några kom under domstolens prövning. Ett exempel på detta är följande. Speditören ville kvitta sina motfordringar mot säljaren i den för det stoppade godset erhållna ersättningen. Detta godtogs dock inte, åtminstone inte på den åberopade grunden.

> Som framgår av referatet *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa) hade en speditör fordringar mot både en säljare och dennes köpare. Domstolarna kom fram till att säljaren hade möjlighet att utnyttja sin stoppningsrätt mot speditörens panträtt. Säljaren hade också ekonomiska svårigheter och ställde in sina betalningar varefter stoppningsrätt mot köparen gjordes gällande. Först därefter gick säljaren i konkurs. Speditören, som fått ut ersättning av köparens konkursbo för de av säljaren stoppade varorna, ville mot den erhållna ersättningen kvitta sina motfordringar mot säljaren. Ersättningen för de stoppade varorna utgjorde således surrogat för huvudfordran som speditören ville kvitta motfordringarna mot. Motfordringarna grundades på flera tidigare utförda transportuppdrag. *Sø- og Handelsretten*, som poängterade att yrkandet om kvittning endast grundade sig på en regel i konkurslagen, kom fram till att kvittningsrätt inte förelåg eftersom huvudfordran uppstått efter den kritiska tidpunkten, dvs. efter betalningsinställelsen.

Några frågor i anslutning av detta fall skall diskuteras i detta avsnitt. Utgångspunkt är den situation som förelåg i fallet men jag kommer också in på sådant som inte domstolen behövde ta ställning till.

15.6.1 När huvudfordran förvärvas vid stoppningsrätt

Ett första intressant konstaterande som görs av domstolen i *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa) är att utövandet av stoppningsrätten ansågs utgöra den tidpunkt då säljaren förvärvade sin fordran mot speditören. Det är således först vid denna tidpunkt som säljaren över huvud taget har någon rätt att göra gällande.[106] Att det förhåller sig så gentemot köparen torde det inte vara någon tvekan om. Men hur kan det uppkomma en fordran mot speditören? För att besvara den frågan måste man beakta att godset har lämnats till speditören med redovisningsansvar. I och med att stoppningsrätten görs gällande får säljaren, som uppdragsgivare i förhållande till speditören, en fordran om redovisning mot speditören. Det är genom detta säljaren förvärvar huvudfordringen mot vilken speditören vill kvitta. I *Lemans international*[107] tog domstolen, på grund av det processuella läget, endast ställning till om speditören hade rätt att kvitta i säljarens konkurs. Detta tilläts inte eftersom huvudfordran uppkommit efter betalningsinställelsen vilken utgjorde den kritiska tidpunkten.[108]

Enligt svensk rätt gäller också att huvudfordran måste ha förvärvats innan den kritiska tidpunkten. Såvitt gäller konkurs förstås härmed dagen för konkursbeslutet. Detta framgår av 5 kap. 15 § första stycket konkurslagen (1987:672). Det kan dock förekomma att en gäldenär förklarar att han eller hon ställer in sina betalningar innan ansökan om konkurs görs. Det har då hävdats att den kritiska tidpunkten för kvittning måste flyttas tillbaka till betalningsinställelsen för att inte inverka menligt på förhandlingarna under betalningsinställelsen.[109]

Numera fångar rekonstruktionsförfarandet enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion upp de flesta fall av betalningsinställelse. Enligt denna lag gäller dagen för ansökan om rekonstruktion som kritisk tidpunkt för kvittning. Detta framgår av 21 § sagda lag. Det verkar inte vara avsett att räkna tillbaka den kritiska kvittningstidpunkten till en eventuell föregående betalningsinställelse sedan lagen trätt i kraft. Det framstår därför som osannolikt att situationen i det danska fallet skulle kunna uppkomma under svensk rätt.

För det fall man kan tänka sig att en giltig stoppningsförklaring avges under rekonstruktionsförfarandet framstår samordningen mellan rekonstruktions- och konkursförfarandet som olöst vad gäller förutsättningarna för kvittning. En huvudfordran som uppkommer sedan rekonstruktion

---

[106] Se om detta avsnitt 6.3.4 (i).

[107] UfR 1977 s. 816 (SøHa).

[108] Detta i enlighet med tidigare dansk rätt *Rudolf* UfR 1931 s. 488 (DH), *Mercur-Radio* UfR 1963 s. 863 (ØL). En ändring har skett genom konkursloven 1977 vilket möjligen har ändrat rättsläget, se *Lemans international* UfR 1977 s. 816 där kvittning fick ske mot huvudfordran som förvärvats efter betalningsinställelse och Munch s. 322.

[109] Arnesdotter s. 429 f., Lindskog s. 94 och Walin, Materiell konkursrätt s. 91.

satts igång men innan konkursbeslutet föreligger medför enligt ordalydelsen i konkurslagen att kvittning i konkurs skulle vara tillåten eftersom huvudfordran då uppkommit före den kritiska tidpunkten. Borgenären skulle om detta tilläts ställas i en bättre situation i konkursen än i rekonstruktionen,[110] vilket kan verka hämmande på rekonstruktionen.

I 5 kap. 15 § första stycket andra meningen konkurslagen anges att en fordran som är kvittningsbar i konkursen ändå inte kan kvittas om kvittning var utesluten utom konkurs på grund av fordringarnas beskaffenhet. Härvid avses de allmänna kvittningsförutsättningarna. I litteraturen brukar beträffande dessa anföras att motfordringen skall vara gällande, att den skall vara mätbar med huvudfordringen, att motfordringen skall vara förfallen, att fordringarna måste vara ömsesidiga, dvs. samma parter i fordringsförhållandena, samt att kvittning inte får vara utesluten på grund av huvudfordringens karaktär och borgenärens krav på betalning.[111] Jag menar att man för att samordna rekonstruktions- och konkursförfarandet kunde tolka in också andra brister i kvittningsförfarandet i den aktuella regeln bara de ligger utanför konkursen. Detta skulle då ske så att för det fall kvittning var utesluten enligt lagen om rekonstruktionsförfarande skulle en fordran som uppkommer under rekonstruktionen inte kunna kvittas om rekonstruktionen övergår till en konkurs.

15.6.2 Stoppningsrätt kan utövas i surrogat till varan

Stoppningsrätten avser i första hand den sålda varan. Det skulle därför kunna hävdas att för det fall varan ersatts av annan egendom så skulle också stoppningsrätten vara utesluten.[112] Detta skulle innebära att stoppningsrätt inte accepteras om varan förstörts och försäkringsersättning skall utgå eller för det fall en fraktförare säljer godset för att tillgodogöra sig ersättning för frakt och andra avgifter.

Denna regel kan dock inte upprätthållas enligt nordisk rätt. Selvig har visat att stoppningsrätten omfattas av försäkringsintresset under en varuförsäkring.[113] Det saknas skäl att anta att så inte skulle vara fallet också för det fall risken gått över till köparen.

Vidare kan rättsfallet med *Lemans international*[114] åberopas som stöd för att stoppningsrätten kan utövas i den ersättning som fraktföraren eller

---

[110] Detta har påpekats av Lindskog s. 94 not 76 som föreslår ändring i konkurslagen.

[111] Rodhe, Obligationsrätt § 6, Tiberg, Fordringsrätt avsnitt 4.7 och Lindskog särskilt § 6 och § 10.

[112] Sådant är läget i engelsk rätt, se Benjamin para. 15-90.

[113] Selvig i Cargo insurance s. 87 f. och Selvig, Grenseland s. 17 i not 2 och 95 f., jfr s. 99.

[114] *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa).

speditörer får ut mot att varan lämnas ut eller säljs. Någon begränsning i stoppningsrätten så att denna endast kan utövas i förhållande till varan kan inte sägas föreligga enligt nordisk rätt. Däremot måste de allmänna förutsättningarna för stoppningsrätten vara uppfyllda för att också surrogatet skall kunna krävas. Om varan således lämnats ut till köparen och därefter förstörs, kan stoppningsrätten inte göras gällande i utfallande försäkringsersättning.

15.6.3 Kvittning av fordran mot stoppningsvara är inte möjlig

En annan fråga som förefaller intressant kring det danska fallet är om speditören skulle kunnat åberopa några andra grunder än vad som skedde i *Lemans international* och på det sättet åstadkomma kvittning. Härvid är främst att beakta de allmänna förutsättningarna vilka måste föreligga för att kvittning skall kunna göras gällande.[115]

Bland dessa förutsättningar för kvittning gör sig i detta sammanhang särskilt gällande kravet på att en motfordran skall vara mätbar eller komputabel med huvudfordran. Detta krav innebär att en motfordran inte kan kvittas om den endast ersätter huvudfordrans egenskap av förmögenhetsvärde. Huvudfordran avser också andra värden t.ex. affektions- och funktionsvärden. Typfallet vid kvittning är att två penningfordringar står mot varandra. Under sådana förhållanden uppstår normalt inga problem.[116]

Om varor skall bytas mot pengar kan emellertid problem uppstå med komputabilitetskriteriet. I praxis har man ansett att hinder mot kvittning föreligger i sådana situationer.[117] Normalt sett kan inte komputabilitetskravet åberopas till hinder mot kvittning när naturaförpliktelsen har omvandlats till en penningförpliktelse.[118] Omvandlingen får dock inte ske genom olovligt förfogande eller avtalsbrott. Inte heller kan, om kvittnings-

---

[115] Vilka nämnts i avsnitt 15.6.1.

[116] Myntslag och uppfyllelseort kan vara saker som ställs under diskussion. Lindskog s. 135 ff.

[117] Det tidigare fallet *Aktiebolaget Krüger & Toll* NJA 1935 A 405 har nu följts upp av *Fläkt Veloduct* NJA 1995 s. 356.

[118] Här kan åberopas *Kvittning i klientmedel* NJA 1971 s. 122 och *Georg Clarins juridiska byrå* NJA 1915 s. 86. Kvittning tilläts i båda fallen. Även om kvittning kan vara tillåten med hänsyn till komputabilitetskravet kan hinder föreligga på grund av konnexitet. En diskussion om detta har förts i Sverige främst beträffande redovisningsmedel där Håstad, Studier s. 60 menar att kvittning kan ske. Rodhe i SvJT 1979 s. 603, Walin, Panträtt s. 220 ff. och Separationsrätt s. 145, Lindskog s. 147 f. tycks mena att konnexitet krävs. Såvitt jag kan se förelåg inte konnexitet i *Georg Clarins juridiska byrå* NJA 1915 s. 86 och ändå tilläts kvittning. Fallet är dock från tiden före lagen (1944:181) om redovisningsmedel varför viss försiktighet med slutsatserna bör iakttas.

möjligheten skall vara i behåll, omvandling ske efter den kritiska tidpunkten. Kravet på komputabilitet har upprätthållits även i senare praxis.[119]

> Genom *Fläkt Veloduct* NJA 1995 s. 356 har Högsta domstolen slagit fast komputabilitetskriteriet. En naturagäldenärs förpliktelse att leverera varor omvandlades till följd av dennes avtalsbrott till en skadeståndsförpliktelse att utges i pengar. Denna kunde inte användas till kvittning mot den penningfordran som gällde mot naturaborgenären. Skälen för detta var att naturagäldenären, om kvittning skulle tillåtas, skulle komma i en bättre situation genom sitt avtalsbrott.

Det föreligger mot bakgrund av svensk praxis hinder mot kvittning när huvudfordran avser utfående av gods som överlämnats till en speditör eller transportör och denne har motfordringar för utförda transporter.[120] Vidare visar fallen att om huvudfordran avser ett sakanspråk så kan en motfordran i form av generiskt bestämd egendom inte kvittas mot sakanspråket. Om sakanspråket är det som i första rummet är aktuellt kan kvittning heller inte ske i det som ersatt egendomen.

I fallet *Lemans international*[121] åberopades inte att hinder mot kvittning förelåg på grund av komputabilitetskriteriet. Domstolen prövade således inte denna fråga. Hade så skett, skulle kvittning enligt min mening vara utesluten. Här hade omvandlingen skett först sedan säljaren gått i konkurs genom att köparen löste godset.

15.6.4 Kvittning efter säkerhetsrealisation är möjlig

Speditören eller fraktföraren befinner sig understundom i ett dilemma i den ovan skisserade situationen där fordringar föreligger mot säljaren på grund av utförda uppdrag och denne stoppar godset genom instruktioner till speditören. Speditören riskerar nämligen att dennes kvittningskrav inte kommer att respekteras på grund av komputabilitetskravet. Trots detta kan jag ändå se att speditören har en möjlighet att skapa en kvittning.

Om panträtt har etablerats i varan, kan denna realiseras på vanligt sätt antingen genom privat försäljning om detta avtalats eller enligt reglerna i handels- och utsökningsbalken. Detta har också bekräftats i svensk praxis.[122] Realisation kan med iakttagande av enskilda regler ske oavsett om det pågår ett rekonstruktionsförfarande eller om konkurs inträtt. När realisation väl skett kan kvittning ske i den realiserade egendomen.[123]

---

[119] *Fläkt Veloduct* NJA 1995 s. 356 och *Aktiebolaget Krüger & Toll* NJA 1935 A 405.

[120] Lindskog s. 150 och Damsbo i UfR 1978 B s. 181. Den senare tycks dock instämma i samma mening som framkommer av den skiljaktiga ledamoten i NJA 1935 A 405, eftersom tidpunkten för surrogation till penningar synes avgörande.

[121] *Lemans international* UfR 1977 s. 816 (SøHa).

[122] *Aktiebolaget Gävle handelsbank* NJA 1921 s. 350

[123] Lindskog s. 135 not 79.

I *Aktiebolaget Gävle handelsbank* NJA 1921 s. 350 hade pengar lånats ut mot ett skuldebrev. Av skuldebrevet framgick att gäldenären satte 185 aktier i pant och att borgenären efter eget gottfinnande ägde försälja panten. Sedan aktierna bytts ut genom sammanslagning av företag avräknades, förutom utdelningar och ersättningsaktier, en kontant ersättning om 1 572 kr. I målet ifrågasattes aldrig huruvida detta skulle vara avräkningsbart mot den fordring som skuldebrevet utställts för.

Det föreligger inte något hinder mot kvittning om man åberopat kvittning i det som trätt i stället för den realiserade panten. Detsamma torde gälla också för övrig nordisk rätt.

15.7 Godsfinansiärens panträtt i varor

När varor transporteras med anledning av ett ingånget köpeavtal är det inte ovanligt att finansiering av köpet sker genom upptagande av ett lån. Finansiären är då den som står risken för att köparen inte betalar. Det finns i princip två sätt för godsfinansiären att säkra sin fordran i godset. Antingen kan finansiären få panträtt i varorna eller så kan finansiären få panträtt i dokument som representerar varorna. Det förra fallet skall beröras här, medan jag återkommer till den senare formen i nästa avsnitt.[124]

Om köparen är i behov av att köpa varor på längre kredit är det i normalfallet en bank som finansierar inköpet. Banken kan i många fall se till att få säkerhet i annan egendom än det inköpta godset. Här kommer jag endast att behandla det fall då en bank är hänvisad till säkerhet i de transporterade varorna.

15.7.1 Förvärv av panträtt genom denuntiation

Om endast de transporterade varorna kan utgöra säkerhet för finansiären kan det vara problematiskt för banken att uppnå en panträtt som står sig mot köparens kreditorer. Detta beror på det traditionskrav som uppställs för att en verksam panträtt skall anses ha uppkommit.

Under en godstransport har finansiären ingen möjlighet att få godset traderat till sig. Frågan är om traditionskravet kan ersättas av andra sakrättsliga moment så att panträtten blir verksam? En sådan möjlighet är att denuntiera transportören enligt lagen (1936:88) om pantsättning av lös egendom som innehas av tredje man.[125] Verkan av denuntiationen skulle utsträckas till fall där varorna är under transport genom en självständig

[124] Avsnitt 15.7.1.

[125] Motsvarande resonemang kan föras vid överlåtelse genom en analogi från 31 § skuldebrevslagen. Se avsnitt 14.4.

transportör. Om en sådan denuntiation kom innan förfoganderätten till godset gick över till köparen skulle denne uppnå skydd för sitt förvärv på ett tidigare stadium. Jag är emellertid inte övertygad om att denuntiation kan få den avsedda sakrättsliga verkan i fall där godset är hos en fraktförare för transport.

Högsta domstolen har slagit fast att det vid överlåtelse av nyttjanderätt till fast egendom inte krävdes denuntiation utan godtog avtalet som tillräckligt sakrättsligt moment.[126] Domstolen lade i fallet viss vikt vid det förhållande att upplåtaren inte behövde lämna samtycke och inte skulle medverka vid avverkningen. Fallet har senare följts upp genom ett annat fall där en nyttjanderätt överlåtits. I sådana fall krävs hyresvärdens godkännande till överlåtelsen och då kunde denuntiationsprincipen tillämpas. Att värden inte godkänt avtalet i det konkreta fallet spelade ingen roll för principfrågan om denuntiationens verkan.[127]

Dessa fall av nyttjanderätt skall jämföras med den här behandlade situationen där varorna är under transport. Det kan konstateras att rättsförhållandet mellan förvärvaren och nyttjanderättsupplåtaren vid överlåtelse av nyttjanderätt endast till viss del kan jämföras med rättsförhållandet mellan mottagaren och transportören.

Möjligen skulle man kunna tolka Högsta domstolens avgörande så att om denuntiationen får verkan också för överlåtarens eller upplåtarens möjligheter att prestera till rätt person med befriande verkan, vilket är fallet innanför skuldebrevslagens område, skall man tillämpa ett denuntiationskrav också i fall som inte faller direkt under lagens område.[128] Liknande resonemang kan uppkomma också för det fall man menar att denuntiation skall tillämpas generellt om tredje man ansvarar för att godset lämnas ut till rätt person.[129]

Om man går ett steg vidare och säger att B pantsätter varor till C under tid då godset är hos transportören uppkommer fråga om detta bör leda till ett förändrat synsätt. Enligt lagberedningen[130] och dess ordförande Walin[131] är det osäkert huruvida det krävs denuntiation. Enligt dessa uttalanden är det ovisst om sakrättsligt skydd uppstår i och med avtalet och förmodligen krävs det denuntiation. Vidare uttalar Walin att det mest konsekventa antagligen skulle vara att denuntiation skall ske hos den ursprungliga överlåtaren A om denne fortfarande har rådigheten över varorna men han menar att man bör godta en denuntiation till transportören.

---

[126] *Rotposten* NJA 1979 s. 451.
[127] *Hyresrätt* NJA 1988 s. 257.
[128] Rodhe, Sakrätt s. 215.
[129] Håstad, Sakrätt s. 232.
[130] SOU 1974:55 s. 214.
[131] Walin, Separationsrätt s. 30.

Ett synsätt som innebär att det skulle vara tillräckligt med ett meddelande till transportören bör emellertid inte leda till sakrättsligt skydd vid överlåtelse eller upplåtelse av panträtt under en transport. Ett meddelande till fraktföraren från annan än avsändaren om att överlåtelse av de transporterade varorna skett påverkar nämligen inte fraktförarens prestationsskyldigheten. Fraktföraren skall endast lämna ut godset till rätt mottagare inte till rätt ägare eller rättsinnehavare. Om meddelandet kommer från avsändaren måste anvisning ges om att utlämnande också kan ske till förvärvaren för att få verkan. Således påverkar denuntiationen inte fraktförarens möjligheter att prestera med befriande verkan. Ansvar inträder endast när fraktföraren åtagit sig utlämnande i avtalet med avsändaren eller fått meddelande om utlämnande från den som annars innehar förfoganderätten. Enligt min mening bör principerna om denuntiation redan på grund av dessa argument inte tillämpas som sakrättsligt moment vid överlåtelse eller pantsättning av varor under transport. Till detta kan läggas en hel del argument av ändamålskaraktär.

För de situationer där varorna är under transport får ett denuntiationskrav mycket konstiga effekter. Detta beror på en dubbelhet mellan transporträttsliga regler och sakrättsliga regler. Om denuntiationen tilläggs sakrättslig verkan och fraktföraren följer denna vid utlämningen blir han eller hon skadeståndsskyldig enligt transporträttsliga regler. Följer fraktföraren de transporträttsliga reglerna blir han eller hon skadeståndsskyldig enligt grunderna för 29 § skuldebrevslagen. En sådan korsande skadeståndsskyldighet skall man inte lägga på något subjekt. Det går därför inte att bygga det sakrättsliga skyddet på denuntiationen.

Andra synpunkter gör sig också gällande. En denuntiation skulle sällan nå den person som har den faktiska vården om godset. Detta beror på uppbyggnaden av de transporträttsliga nätverken. Det räcker här att framhålla att en juridisk person kan ha ingått avtal om transport från dörr till dörr. Emellertid är detta endast en manager som i sin tur har ett management- eller agentavtal med en linje, som i sin tur dels har egna fartyg, dels chartrar olika skepp som skall trafikera linjen. Den som då faktiskt utför transporten, linjen eller dennes undertransportör, avgörs av tillfälligheter. Till detta kommer att transporterna på båda sidor om sjöbenet kanske utförs av två olika undertransportörer. Det skulle under sådana förhållanden föga gagna att lämna ett meddelande till den som från början påtagit sig transportansvaret gentemot transportkunden.

I enlighet med vad jag ovan utvecklat menar jag att en denuntiation inte kan leda till att förvärvaren C som denuntierar transportören uppnår sakrättsligt skydd.

En denuntiation till säljaren eller upplåtaren A skulle kunna godtas om det är så att denne har förfoganderätten över varorna under transporten. Detta följer av rättsfallet *Grubes båt* NJA 1949 s. 164 och rådighets-

avskärandet som sakrättsligt moment för köparens skydd vid transport av varor. Det skall uppmärksammas att denuntiationen inte påverkar säljarens möjligheter att prestera eller lämna ut godset utanför de förfogandemöjligheter säljaren kan ha. Transportören har ju under transporten ansvaret för varorna. I den situation som nu behandlas krävs i stället att A och B avskärs från möjligheten att råda över godset för att C skall uppnå sakrättsligt skydd.

I och med fraktförarens särskilda ansvar för utlämning av godset kan en denuntiation således inte leda till sakrättsligt skydd för panthavaren eftersom avsändaren kan ha kvar förfoganderätten enligt transportavtalet. Eftersom det sakrättsliga momentet vid överlåtelse och panträtt numera måste anses vara detsamma kan denuntiationen inte heller vid panträttsförvärv få någon sakrättslig verkan.

Emellertid uppkommer behovet av finansiering för köparen i första hand när denne skall lösa ut godset vid transportens slut. Ofta läggs varorna upp hos någon lagerhållare för köparens räkning tills denne kommer och hämtar dem. Om en bank i detta läge lämnat köparen kredit kan en denuntiation till lagerhållaren var tillräckligt för att banken skall förvärva en panträtt i varorna. Pantsättningen av varorna skiljer sig således beroende på om de befinner sig i transportskedet eller om de kommit ett steg vidare och befinner sig hos lagerhållaren.

15.7.2 Stoppningsrätten står sig om varorna inte överlämnats till panthavaren

Säljarens stoppningsrätt upphör inte enbart för att köparen överlåter varorna till en ny köpare utan först när varorna lämnas över till den nya köparen. Det kan enligt min mening inte ifrågasättas att samma regel också gäller när det senare förvärvet avser en begränsad sakrätt som panträtt.[132]

Hur förhåller det sig då med stoppningsrätten när varorna befinner sig hos tredje man. Gränsfall skulle uppkomma i de fall när panthavaren denuntierat och sådana fall är inte ovanliga när det gäller frågan huruvida varorna kommit i panthavarens besittning.[133] Särskilt vanligt är att frågor uppstår när varorna lagras av en fristående lagerhållare. Det har i praxis förekommit fall där avgörandet grundas på ett, som jag ser det, missförstånd.

I fallet *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL) hade ett parti sardiner på burk sålts av en säljare från Portugal till en köpare i Danmark. Sardinburkarna lastades i Portugal på fartyget *Aegina* för transport till Hamburg där partiet lastades om

---

[132] Carstensen 2 s. 35 och 37 f. och Illum i UfR 1947 B s. 191.

[133] Denna fråga är densamma som den om varorna överlämnats till köparens köpare, se avsnitt 14.3.

på fartyget *Jade* för vidare transport till Köpenhamn. Väl framme lades partiet in i Frihamnslagret i Köpenhamn. För hela transporten utställdes ett genomgångskonossement. Dessutom utställdes ett lokalkonossement för sträckan från Hamburg till Köpenhamn. Genomgångskonossementet, som av säljaren sänts till Handelsbanken i Köpenhamn, löstes av köparen genom utställande av en växel. Med genomgångskonossementet gick köparen vidare till säljarens ombud som försåg lokalkonossementet med en påteckning om att varorna kunde lämnas ut till köparen eller order, varefter köparen fick det i sin hand. Samma dag pantsattes lokalkonossementet i Handelsbanken varvid det överlämnades och påtecknades att varorna kunde lämnas ut till banken. Banken meddelade lagerhållaren som också antecknade banken som behörig i lagerboken. Växeln infriades aldrig och köparen gick sedermera i konkurs. Boet stämde säljarna som i konkursen åberopat sin stoppningsrätt. I målet var det mellan parterna ostridigt att banken hade rätt att täcka sin pantfordran. Tvisten gällde således om säljaren eller köparen skulle gottgöras överskottet efter pantrealisation. *Landsretten* fann att bankens meddelande till lagerhållaren endast fick verkan för banken eftersom den avsåg att säkra bankens rätt. Vidare konstaterades att köparen inte vidtagit någon som helst åtgärd gentemot lagerhållaren varför säljaren inte avskurits från att göra sin stoppningsrätt gällande. Säljaren skulle således ha ut överskottet från pantrealisationen.

I *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL) grundades domen på att konkursboet menade att när en bank lämnar meddelande till en lagerhållare om att den var panthavare medförde detta att köparen tagit godset i besittning på sätt som krävs för att stoppningsrätten skulle upphöra. Domstolen fann att så inte var fallet. Avgörandet har kritiserats i litteraturen. Ussing[134] menar att det kan hävdas att banken har besittning på köparens vägnar. Detta förefaller vara i linje med danska rättsfall kring stoppningsrätten där man ofta utgår från fullmaktsförhållanden. Emellertid har det av Illum hävdats att Ussings kritik är mindre träffande.[135] Illum vill i stället se det så att en panthavare tar varan i besittning i kraft av en succession från pantsättaren. Stoppningsrätten skulle då upphöra på grund av detta.[136]

Diskussionen kring rättsfallet förefaller märklig. Konkursboet vitsordade att pantsättning inte medför att stoppningsrätten upphörde; bara att den inskränktes.[137] Frågan om stoppningsrätten upphört på grund av pantsättningen var alltså inte föremål för prövning i fallet. Det skall dock framhållas att även jag menar att denna fråga är avgörande i förhållande till möjligheterna för säljaren att stoppa varan.

På grund av processläget kom bedömning av köparens åtgärder i förgrunden och bankens åtgärder var endast med som omständigheter i bakgrunden. Att köparen inte hade vidtagit några åtgärder stod ganska

---

[134] Ussing, Køb s. 107.

[135] Illum UfR 1947 B s. 191.

[136] von Eyben s. 201 Illum, Dansk tingsret s. 225 not 31, Carstensen 2 s. 37.

[137] *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL) särskilt s. 595 ö.

klart. Utifrån vad domstolen således hade att bedöma, på grundval av parternas åberopanden, måste fallet betraktas som acceptabelt.

Det missförstånd som finns måste anses föreligga på konkursboets sida som menade att förvärvad panträtt inte påverkar stoppningsrätten. Detta synes ha sin grund i att stoppningsrätten inte skulle ha separationsrätt som rättsföljd, utan de följder som säkerhetsrätter i allmänhet har, dvs. på samma plan som panträtten. Jag har i detta arbete hävdat att så inte är fallet. Har godset överlämnats till tredje man som ombud för panthavaren har stoppningsrätten utsläckts på samma sätt som sker när godset vid överlåtelse till en ny förvärvare överlämnas till en fullmäktig för den nya förvärvaren. Enligt mitt förmenande borde bankens åtgöranden medföra att sardinerna skulle anses överlämnade till banken.[138] Lagerhållaren hade dem för bankens räkning.[139]

Emellertid förelåg inte bara den omständighet att lagerhållaren kan ses som ett ombud till banken utan vidare hade ett konossement lämnats över till banken. Betydelsen av detta skall belysas ytterligare i nästa avsnitt om pantsättning av last mot dokument.

15.8 Pantsättning av last mot negotiabla dokument

Normalt pantsätts gods genom att pantsättaren överlämnar godset själv till panthavaren. Emellertid kan gods som transporteras under ett konossement eller andra negotiabla dokument också pantsättas genom överlämnande av dokumentet. Detta skedde ursprungligen mot bakgrund av konossementets representativa egenskap; konossementet fungerar som symbol för godset.[140] På så sätt kunde pantsättning ske genom överlämnande av konossementet.

Bakgrunden till att någon vill pantsätta ett konossement kan ofta sägas vara finansieringsmässig. Det normala är att konossementet ingår i ett större system för betalning vid handel inom landet eller internationellt. Jag skall här ta utgångspunkt i en särskild situation. En bank skall finansiera en affär och vill för denna tjänst ha säkerhet i godset. I samband härmed uppkommer flera frågor. I det här sammanhanget är den huvudsakliga

---

[138] Parterna såg uppenbarligen saken på detta sätt eftersom de lät banken sälja godset och tvistade endast om överskottet från pantrealisationen.

[139] Ett moment som talar mot detta var dock att lagringen skedde på köparens bekostnad.

[140] Bools s. 173 visar hur konossementet först i amerikansk rätt, senare i engelsk rätt kom att glida över från att vara enbart en symbol för äganderätten till godset till att bli också en symbol för själva godset.

frågan hur banken uppnår och behåller säkerhet i godset genom konossementet.

För att förstå hur konossementet kan vara säkerhet för en kredit måste man ha en någorlunda klar uppfattning om hur finansiering går till inom handeln. Utgångspunkten här är att det sker en importaffär till Sverige. Transporten skall ske med lastbil och skepp under ett konossement för kombinerade transporter. Jag utgår från att banken på något sätt har lämnat kredit till köparen och vill säkra upp kreditrisken i de transporterade varorna. Jag antar vidare att köparen endast har det köpta godset att tillgå som säkerhet. Några andra medel att betala krediten med har inte köparen. Hur skall banken agera för att få säkerhet för sin kreditfordran utan att behöva ta hand om godset?

15.8.1 Tradition av dokumentet ger sakrättsligt skydd...

För att undersöka pantsättningsmöjligheterna av konossementet måste man gå tillbaka till sjölagen för att där försöka finna någon ledning. Här finns reglerna om konossement. Emellertid framgår att endast vissa av reglerna rör sakrättsliga frågor. Det är framför allt 13 kap. 56 och 57 §§ (306 och 307) sjölagen som kan sägas beröra sådana frågor. Utanför dessa stadganden måste man supplera med allmänna rättsgrundsatser, främst skuldebrevslagens bestämmelser.[141]

Detta medför i sin tur att det blir tungrott att ge en nordisk överblick eftersom de sakrättsliga reglerna i Norden skiljer sig något åt trots att skuldebrevslagen vilar på skandinavisk lagstiftningssamarbete.[142]

Den splittrade bild vad gäller möjligheterna för banken att få genomfört sitt behov av säkerhet är förvånande mot bakgrund av att konossementet som sådant vunnit insteg med relativt harmoniserade principer internationellt sett. Således är reglerna om utlämnade av godset mot återlämnande av konossementet helt allmänt accepterat i den internationella handeln.

Enligt svensk rätt har innehavaren dokumentet i många avseenden en ställning som motsvarar den att ha godset i sin vård.[143] Konossementet har således en stark ställning som representant för godset och det borde vara

---

[141] Schmidt m.fl. s. 166 och Walin, Skuldebrevslagen s. 13.

[142] I *Finland* kan rättsläget sägas motsvara vad som gäller i Sverige. I *Danmark* och *Norge* finns emellertid inget stöd i där gällande skuldebrevslag för att pantsättning skall ske på samma sätt som överlåtelse av ett löpande skuldebrev. I dessa länder får man i stället leta efter stöd i lagstiftningen för pantsättning för att få stöd för en motsvarande regel. Se dansk pantelov § 1 och norsk pantelov § 4-2.

[143] Afzelius i NJM 1884 s. 2 ff. Två avsteg finns från denna princip, se avsnitt 9.6.1 om symbolisk besittning.

ägnat att pantsättas till säkerhet för bankens fordran. På samma sätt som överlåtelse av konossementet ger sakrättsligt skydd vid överlåtelse lämnar det också sakrättsligt skydd vid pantsättning.[144] Dessa slutsatser kan för svensk rätts del dras av 10 § skuldebrevslagen men motsvarande princip gäller också för övriga nordiska länder.

15.8.2 ... och utsläcker säljarens stoppningsrätt

Vid pantsättning mot dokument har man som framgått inte behov av att söka bestämma när köparen fått varorna överlämnade till sig. I stället kommer överlämnandet av konossementet att bli det intressanta spörsmålet.

Som framgår av 61 § andra stycket köplagen respektive artikel 71(2) CISG hindrar inte överlämnande av transportdokument till köparen att säljaren utövar sin stoppningsrätt. Det är i utgångsläget endast överlämnande av godset som släcker ut säljarens stoppningsrätt. Dessa regler är emellertid formulerade endast med tanke på förhållandet mellan parterna i köpeavtalet.

Här kommer de särskilda reglerna i 13 kap. 57 § (307) andra stycket sjölagen beträffande konossement ställda till innehavaren eller order in i bilden. Bestämmelserna innebär att stoppningsrätten upphör för det fall ett sådant dokument har överlämnats till en person som i god tro förvärvat det. Att någon förvärvat[145] dokumentet avser i detta fall såväl ett äganderättsförvärv som ett rättighetsförvärv, t.ex. panträtt.[146] Exempel på detta framgår av nordisk praxis.[147]

> I *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa) hade tre engelska säljare sålt varor till ett danskt bolag. På grund av insolvens gick köparen i konkurs. Säljarna begärde med hänsyn till sin stoppningsrätt att få ut varorna. *Sø- og Handelsretten* fann att den kunskap som panthavaren hade om bolagets ekonomiska bekymmer inte var sådan att den uteslöt god tro enligt nuvarande 13 kap. 57 § (307) andra stycket sjölagen när konossementet togs emot varför stoppningsrätten skulle betraktas utesluten.[148]

Det finns således redan genom överlämnandet av det negotiabla dokumentet möjlighet att skära av säljarens stoppningsrätt. Det ovan

---

[144] Hult s. 146 och Schmidt m.fl. s. 171 f.

[145] I den danska och norska texten talas om "erhvervet" respektive "ervervet".

[146] Att det också omfattar en person som har pant i konossement framgår av *Pantsättning av konossement* UfR 1909 s. 344 (SøHa) och, motsatsvis, av *Fröken Andersens konkursbo* UfR 1914 s. 465 (Skiftekommission). Jfr för svensk del 9 § skuldebrevslagen.

[147] *Pantsättning av konossement* UfR 1909 s. 344 (SøHa) och *Clorius pant* UfR 1940 s. 1092 (SøHa).

[148] Innebörden av god tro enligt bestämmelsen diskuteras i avsnitt 14.5.

behandlade fallet *Sardinpartiet* UfR 1935 s. 592 (ØL)[149] kan då ifrågasättas också på den grunden att lokalkonossementet faktiskt överlämnats till panthavaren, som i fallet var en bank. Hade denna omständighet åberopats av konkursboet menar jag att domstolen skulle ha kommit till slutet att säljarens stoppningsrätt uteslutits.

15.8.3 Pantförskrivning och tradition av konossement i handeln

Inom handeln kan finansiären säkra sin kreditrisk på olika sätt. Ett sådant är att panthavaren begär att bli upptagen som mottagare. I förhållande till transportören säkrar panthavaren härigenom sin rätt till varorna vid utlämnandet. Något kreditförhållande kan man då knappast tala om. Om vi i stället ser på verkliga kreditavtal, så sker pantförskrivning av ett konossement regelmässigt i samband med att krediten lämnas. Vid internationell handel används ofta remburs förfarande men i nationell handel är enklare förfaranden att föredra. I de standardhandlingar som då används finns upptaget en pantförskrivning med följande innehåll.

> Såsom pant förskriver vi samtliga i remboursansökan nämnda dokument samt de däri angivna varorna ävensom vad som på grund av försäljning eller eljest kan träda i stället för dokumenten och varorna.

Det är helt klart att denna förskrivning är sådan att den enligt svensk rätt får verkan mellan parterna. Poängen är dock att den också skall stå sig i förhållande till tredje man. Enligt 10 § skuldebrevslagen sker pantsättningen av löpande handlingar på samma sätt som överlåtelse. Pantsättning kräver således tradition av det pantsatta, nämligen handlingen. Traditionskravet uppfylls vid pantsättning genom att konossementet tas om hand av banken.[150]

För att banken skall få hand om ett konossement i samband med en transport krävs dock att banken på något sätt blir inkopplad i själva hanteringen. Detta kan ske på olika sätt. Ett sätt är att banken i ett remburs förfarande påtar sig vissa funktioner i samband med betalning och granskning av dokumenten. I så fall erhålls dokumenten vid granskningen. Det som är av vikt för bankens säkerhet är att pengar betalas ut tidigast i samband med att man erhåller konossementet från kredittagaren. I annat fall riskerar banken att vidkännas en kreditförlust för det fall kredittagaren inte kan göra rätt för sig.

När tradition av konossementet väl skett har giltig panträtt uppkommit. Emellertid är det av vikt att panthavaren också behåller konossementet för

---

[149] Avsnitt 15.7.2.

[150] Walin, Panträtt s. 98 och 87 ff.

att panträtten skall bevaras. Detta ligger i det svenska traditionsbegreppet. I svensk doktrin har här en omfattande diskussion förekommit kring frågan huruvida panträtten består när det pantsatta av misstag eller av annan anledning lämnats tillbaka till pantsättaren.[151] Detta får särskild betydelse i sådana transaktioner som här diskuteras. Det finns nämligen en spänning mellan traditionskravet vid pantsättning och köparens behov av varorna.[152]

15.8.4 Bankens behov av säkerhet kontra köparens behov av varorna

Spänningen mellan bankens behov av säkerhet och köparens behov av varorna framträder när köparen är i behov av dokumentet för att kunna förfoga över godset t.ex. genom en försäljning. I det fall jag har för ögonen är detta det enda sättet som köparen kan göra rätt för sig gentemot banken som lämnat kredit. Banken är i normalfallet inte intresserad av godset. Den har varken branschkännedom eller andra kunskaper som skulle medföra att den skulle kunna genomföra en lyckad försäljning av godset. Släpper banken konossementet förlorar den också panträtten. Behåller banken konossementet får den inte betalt från köparen.

I en del andra rättskulturer har man löst denna motsättning genom att ge banken en möjlighet att bevara panten genom att godset lämnas ut mot ett förvaringskvitto (trust receipt). Detta förfarandet godtas t.ex. i anglo-amerikansk rätt.[153]

> I *North Western Bank Ltd.* v. *John Poynter, Son & Macdonalds* [1895] A.C. 56 hade en person till en bank pantsatt ett konossement för en last med fosfat. Pantsättaren behövde sälja godset för att få in pengar. Banken gick med på detta och utställde ett s.k. trust receipt. Detta innehöll en auktorisation för pantsättaren att sälja godset för bankens räkning samt att banken hade direkt rätt till alla inkommande medel på grund av försäljningar. Pantsättaren genomförde försäljningen och gick i konkurs innan man hade betalat banken. Tvist uppstod mellan banken och pantsättarens borgenärer. *Domstolarna* kom fram till att bankens panträtt var i behåll och att den hade rätt till influtna medel. Vidare var pantsättaren endast att betrakta som en agent för banken när fosfatet såldes.

I nordisk rätt finns inte något institut som motsvarar det anglo-amerikanska förfarandet med trust receipt men bankerna tycks ändå följa samma faktiska mönster.[154] Verkningarna av förfarandet måste anses vara

---

[151] Walin, Panträtt s. 290 ff., Håstad, Sakrätt s. 290.

[152] Gorton, Rembursrätt s. 221, Todd, Modern bills of lading s. 60 och Todd, Documentary credits s. 80.

[153] *North Western Bank Ltd.* v. *John Poynter, Son & Macdonalds* [1895] A.C. s. 56 och för amerikansk rätts del UCC 9-304.

[154] Gorton, Rembursrätt s. 225.

mycket osäkra. Det finns dock fall även i nordisk praxis som tycks luta åt att man kan godta förfarandet.[155]

> I *Kornforrettningen* ND 1985 s. 161 (NH) hade ett företag i Argentina sålt majs till Norska staten. En bank hade finansierat köpet och var enligt konossementet mottagare. Lagmannsretten antog att banken genom besittning av konossementet var panthavare till lasten. Fråga uppstod om bankens panträtt stod sig i förhållande till säljarens kreditorer eftersom banken lämnat konossementet ifrån sig till köparen för att denna skulle kunna få varorna utlämnande och sälja varorna för betalning av krediten. Lagmannsretten fann att panträtten inte hade upphört endast för att konossementet skickats till köparen för inkrävande av betalning. *Høyesteretts kjæremålsutvalg* – som på grund av processtekniska skäl var förhindrad att pröva målet i sin helhet – fann att lagmannsrettens dom inte utgjorde en oriktig tolkning av den norska panteloven.

Utgången är enligt min mening ganska överraskande. Jag känner mig mycket tveksam till om ett sådant resultat kan upprätthållas också enligt svensk rätt. Här har ställts höga krav på att den pantsatta egendomen skall vara kvar i panthavarens vård för att panträtten skall bestå. Sakliga skäl talar emellertid för att man skulle kunna tänka sig att godta att bankens besittning avbryts i en sådan situation där det sker för att möjliggöra realisation för betalning av krediten. Om detta antagande skulle vara riktigt kan säljarens stoppningsrätt få vika för panträtten.

[155] *Kornforrettningen* ND 1985 s. 161 (NH).

DEL VI
AVSLUTANDE SYNPUNKTER PÅ STOPPNINGSRÄTTEN I SVENSK RÄTT

Sammanfattning

Stoppningsrätt under godstransport framstår som ett föråldrat institut. Redan den hastighet som dagens transportväsende har överstiger vida äldre dagars hastighet. Stoppningsrätten har genom detta fått en väsentligt minskad praktisk betydelse. Det förefaller snarast som om stoppningsrätten utgör ett hinder mot att ett köpeavtal avvecklas på ett smidigt, snabbt och säkert sätt.

Stoppningsrätten hade sin glansperiod under 1800-talet och med någon avmattning mot mitten av 1900-tal. Under denna tid avgjordes en rad fall både i Sverige och utomlands. Under senare delen av 1900-talet är dock antalet refererade fall ytterst begränsat också om man inkluderar internationell praxis. Nedgången i antalet fall avspeglar stoppningsrättens minskade betydelse som rättsligt instrument för att säkra vederlagsrisker. Den minskade betydelsen beror till stora delar på att andra säkrare instrument växt fram, såsom betalningsrutiner genom remburs och liknande.

Vid arbetet med konventionen om internationella köp av lösa saker diskuterades om stoppningsrätten kunde slopas. Det hävdades dock att det fanns ett behov av regeln i internationell handel. Det kunde inte anses ligga utanför normalt handelsbruk att suspendera sin egen fullgörelse när det kunde antas att motparten inte skulle prestera vid fullgörelsetidpunkten. Mot bakgrund av diskussionerna fann man att stoppningsinstitutet skulle finnas med också i konventionen. Emellertid utgick diskussionen inte från en analys av stoppningsrättens verkningar i förhållande till andra parter t.ex. transportören och den återspeglar inte problematiken fullt ut.

Jag ifrågasätter behovet av en stoppningsrätt under godstransport. Reglerna om att ställa in fullgörelsen eller hålla inne prestationen, den s.k.

suspensionsregeln, finns det alltjämt behov av. Reglerna skall ses som ett komplement till samtidighetsprincipen.

Den egentliga stoppningsrätten under godstransport ställer jag mig dock mera tveksam till. Om den skall finnas kvar måste den köprättsliga regleringen utformas så att fraktföraren inte ställs inför dilemmat med dubbla krav: ett från säljaren och ett från mottagaren.

Denna förändring sker lämpligast genom att reglerna utformas så att det klart framgår att säljaren tillåts utöva stoppningsrätten endast om han eller hon också är förfogandeberättigad enligt de transporträttsliga reglerna. En sådan ordning förutsätter förändringar i såväl de köprättsliga som de transporträttsliga regelverken.

16 Hur stoppningsrätten bör fungera vid godstransporter

16.1 Problem med stoppningsrätt under godstransport

Utövande av stoppningsrätt är förenat med flera problem. Ett är förhållandet till förfoganderätten. För att förfoganderätt under transporten skall fungera skall fraktföraren endast behöva ta hänsyn till vissa bestämda personers instruktioner. Detta följer redan av utlämningslöftet, vilket är grunden för förfoganderätten.

För att säljaren som avsändare skall vara beredd att släppa iväg varan för transport utan att vederlagsrisken skall bli alltför hög krävs att avsändaren kan lita på att ingen kan blanda sig i transporten och omdestinera den. Förfoganderätten utgör således det handtag varmed den berättigade, och endast denne, kan styra godset.

På den motsatta sidan finns gods- och finansintressen som har en vederlagsrisk att säkra. För de personer som har nämnda intressen i godset är det av största vikt att de, när de blir innehavare av förfoganderätten eller utpekade som mottagare, kan lita på att fraktföraren inte har att ta hänsyn till anvisning från eller lämnar ut till någon annan.

I detta avseende utgör stoppningsrätten såsom den utformats i nordisk rätt emellertid ett problem. Genom att stoppningsrätten fortsätter att gälla till dess godset rent faktiskt utlämnats till köparen eller fullmäktig för denne, oberoende av förfoganderätten, uppkommer till en början systematiska problem. Om man som jag godtar att stoppningsrätten i nordisk rätt tilläggs verkan in i fraktavtalet framträder dessa problem i tydlig dager även i det praktiska rättslivet.

I första hand är det fraktförarens dilemma som är påtagligt. Fraktföraren vet inte vems anvisning som skall följas; är det den stoppningsberättigade säljarens eller den förfogandeberättigade personen? En felbedömning leder till skadeståndsansvar. Genom den moderna transportverksamheten, med snabba transporter som ett viktigt mått på transportkvalitet, är det av stort värde att fraktföraren har så få personer som

möjligt att ta anvisningar från. Systemet stannar annars upp med fördröjningar och kostnadsökningar som följd.

I realiteten bottnar dessa problem i ett komplicerat förhållande mellan materiell rätt beträffande godset och bestämmelserna om fraktförarens innehav av godset. Godset skall förflyttas från en person till en annan genom förmedling av en tredje. Tanken är hela tiden att den person som materiellt är berättigad till godset också slutligen skall få ut det av den förmedlande personen. För att den förmedlande personen inte skall behöva sätta sig in i det bakomliggande materiella köpförhållandet om vem som skall anses ha bäst rätt till godset har vissa regler utbildats efter handelns behov. Det är i grunden fråga om en avvägning av de värden det transporträttsliga systemets funktionsduglighet kan ha mot den materiellt berättigades krav på att kunna komma till den rätt som denne tillerkänts enligt rättsordningen.

16.2 Behövs stoppningsrätten?

Det är befogat att ställa frågan om vilka skäl som upprätthåller stoppningsinstitutet. Den historiska översikten[1] visar att stoppningsrätten hade sin glansperiod under 1800-talet. Under denna tid avgjordes en rad fall både i Sverige och utomlands. I början av 1900-talet börjar dock antalet refererade fall minska för att i mitten av det seklet bli ytterst begränsat också om man inkluderar internationell praxis.

Vad beror denna nedgång på? En av förklaringarna kan antas vara att andra former för säkring av vederlagsrisker vuxit fram inom den moderna handeln. Samtidighetsprincipen innebär att en part inte behöver fullgöra sin förpliktelse om inte motparten fullgör sin . Genom stoppningsrätten lämnas ytterligare möjligheter att försvara sig vid osäkerhet[2] om motpartens möjlighet att fullgöra sin del av avtalet.

De möjligheter som i dag föreligger för att säkra ett vederlagsintresse är – till skillnad från den tid när stoppningsrätten växte fram – relativt goda. Ur säljarens synvinkel är redan de flesta betalningsvillkor sådana att de gör stoppningsrätten obehövlig. Förskottsbetalning, remburs samt CAD- och COD-villkor innebär att köparens betalning till säljaren i utbyte mot varorna i olika grad säkras. Stoppningsrätten får här självständig betydelse endast om kredit också beviljats under sådana villkor eller vid rena kreditköp. Att säljaren släpper iväg godset utan att se till att ha någon möjlighet att komma åt det under transporten, för det fall köparen inte fullgör sin

[1] Se kapitel 3.

[2] Uttrycket myntat av Rabel I s. 134 som talar om "Verzug des Gläubigers".

del av avtalet, kan uppfattas som om säljaren inte har intresse eller behov av säkerhet som går utöver en vanligt fordringsägares.[3]

Kan det under nämnda förhållanden verkligen vara nödvändigt att ha regler om stoppningsrätt? Stoppningsrätt under godstransport framstår som ett föråldrat instrument för säkring av vederlagsrisker i samband med en transport. Den hastighet som dagens transportväsende har överstiger vida äldre dagars hastighet. Behovet av stoppningsrätten har således fått en väsentligt minskad praktisk betydelse. Det förefaller snarast som om en stoppningsrätt utgör ett hinder för fraktföraren att fullgöra sina skyldigheter under fraktkontraktet.

Mot detta kan hävdas att det är i situationer där säljaren och köparen har en pågående affärsrelation som stoppningsrätten kan behövas eftersom kredit lämnas utan säkerhet på grund av att parterna litar på varandra. Dessutom är många av betalningsrutinerna förenade med en inte obetydlig kostnad för parterna. Mot dessa invändningar till stöd för stoppningsrätten kan dock följande kommentarer göras.

Även om parterna litar på varandra i den meningen att vederlagsintresset inte säkras, uppstår ofta situationer där stoppningsrätten under alla förhållanden inte kan göras gällande. Ett sådant exempel är när försäljning sker mot fakturakredit. Krediten lämnas under varierande tid. Normalt lämnas 30 dagars kredit men i handelsförhållanden kan tiden vara kortare, t.ex. 14 dagar. Under sådana förhållanden har inrikes transporter redan avslutats och godset lämnats ut när betalning skall ske. Även om internationella transporter tar längre tid kommer även en normal transport från Fjärran Östern att ha utförts innan krediten förfaller till betalning. Säljaren kan möjligen hålla inne senare leveranser enligt 56 § köplagen respektive artikel 73 CISG. I alla händelser är tillämpningsområdet för stoppningsreglerna ytterst smalt i sådana förhållanden där en ren fakturakredit lämnats.

Det kan vidare vara riktigt att det bör finnas möjlighet att säkra sitt krav utan att kostsamma betalningsrutiner måste tillgripas. Emellertid motiverar inte denna synpunkt ensamt en stoppningsrätt som ställer fraktföraren i en svår situation. I ett fungerande handelsmönster bör säljaren ta hand om de problem som uppstår i köpförhållandet och inte blanda in dessa i det förhållande som transporten ger upphov till. Detta resonemang leder konkret fram till att stoppningsrätten under transporten såsom den nu reglerats i Norden förefaller tveksam.

Vid utarbetandet av konventionen om internationella köp av lösa saker ifrågasattes om inte hela institutet kunde undvaras och bestämmelsen helt enkelt tas bort. Skälet för detta var att den ansågs ge den stoppande parten för mycket makt och kunde missbrukas.[4]

---

[3] Debattista i Essays in honor of Tiberg s. 190.

[4] Yearbook VIII s. 53 para. 400.

Det framkom dock en reaktion mot att slopa regeln. Det hävdades att det fanns ett behov av regeln i internationell handel. Det kunde inte anses ligga utanför normalt handelsbruk att suspendera sin egen fullgörelse när det kunde antas att motparten inte skulle prestera vid fullgörelsetidpunkten. Det fanns också påföljder mot en part som utövade stoppningsrätt utan att vara berättigad därtill genom de vanliga påföljderna för dröjsmål.[5] Mot bakgrund av diskussionerna fann man att stoppningsinstitutet skulle finnas med också i konventionen om internationella köp av lösa saker.

Jag är dock inte övertygad om riktigheten i den anförda argumenteringen.

16.2.1 Suspensionsregeln behövs

Suspensionsregeln i 61 § första stycket köplagen respektive artikel 71(1) CISG ger en part rätt som går utöver samtidighetsprincipen. Detta sker i två olika avseenden. En part har dels rätt att avvakta med förberedelsen och fullgörelsen av prestationen dels, för det fall det är fråga om transportköp, underlåta att skicka i väg varorna.

Detta kan vara nog så viktiga påtryckningsmedel för en part eftersom tillverkning eller transport av en vara i de flesta fall innebär en inte oväsentlig kostnad för den part som har att utföra detta. Om det är ovisst huruvida motparten kommer att kunna fullgöra sin del av avtalet är det av stor betydelse för den oskyldiga parten att slippa dra på sig kostnader för tillverkning och transport. I detta avseende utgör stoppningsinstitutet, såsom det kommit till uttryck genom möjligheten till suspension vid förväntat avtalsbrott, ett nödvändigt och berättigat komplement till detentionsrätten och hävningsrätten vid förväntat avtalsbrott i köplagen.

Emellertid kan ifrågasättas om det är lämpligt att suspensionsreglerna sammanförts med bestämmelsen om stoppningsrätt under godstransport såsom skett i 61 § köplagen respektive artikel 71 CISG. Det är naturligare att se reglerna som självständiga i förhållande till varandra. Suspensionsregeln i första stycket av nämnda bestämmelser ger i allt väsentligt uttryck för en generell princip om en parts rätt att ställa in fullgörelsen vid ett befarat avtalsbrott på motpartens sida. Det skulle således ha varit bättre att suspensionsregeln fristående från stoppningsregeln hade fått ge uttryck åt en möjlighet att försvara sig vid osäkerhet om motpartens möjlighet att prestera som onekligen måste finnas.

---

[5] Yearbook VIII s. 54 para. 401.

16.2.2 Reglerna om stoppningsrätt under godstransport bör ändras

För att närmare kunna värdera säljarens stoppningsrätt under transporten måste man analysera 61 § andra stycket respektive artikel 71(2) CISG. Till en början konstaterar jag att stoppningsrätten under transportfasen endast är tillgänglig för säljaren. Köparen har ingen motsvarande rätt att stoppa betalningen under tiden från det att betalningsuppdraget lämnas till det att betalningen kommer säljaren tillhanda. Detta kan tyckas förvånande mot bakgrund av att man, särskilt beträffande konventionen om internationella köp av lösa saker, lagt sig vinn om att systematiskt bygga upp bestämmelserna på ett sådant sätt att säljarens rättigheter skall avspeglas i en motsvarande rätt för köparen. Frågan huruvida köparen skulle tilläggas en motsvarande rätt var också omtvistad under arbetet med konventionen.[6]

Vissa delegater i Förenta nationernas kommitté om internationell handel menade att säljarens stoppningsrätt under godstransporten inte skulle finnas med i konventionen eftersom köparen inte lämnades samma möjlighet.[7] Detta förslag avslogs emellertid eftersom stoppningsrätten i den form som finns under godstransport var erkänd i många rättssystem. Detta argument kan nog stämma, men det säger inget om hur stoppningsrätten utövas under godstransporten i dessa olika system. Vid en internationell jämförelse blir tveksamheten kring stoppningsrätten störst eftersom den utformats med sådana variationer i ländernas nationella lagstiftning.[8] Detta tog man inte någon notis om vid utarbetandet av konventionen. Motiveringen till att ha kvar stoppningsrätten under godstransporten haltar därför betänkligt.

Det motstånd som restes mot köparens stoppningsrätt under överföring av betalning utgick från två synpunkter. Den första synpunkten var att en åtgärd som innebar att man stoppar en betalning med t.ex. en check kunde utgöra straffbar handling i vissa länder. Den andra argumentationslinjen gick ut på att åtgärden att stoppa en betalning, särskilt en oåterkallelig remburs, skulle skapa förvirring i kommersiella kretsar.[9] Förslaget godtogs därför inte varför endast säljaren har rätt att stoppa under en transport.

Den argumentation som fördes är inte övertygande. Utan att gå alltför djupt in i reglerna om remburs kan konstateras att dessa innehåller regler som innebär att betalningsuppdraget skall betraktas som fristående från det underliggande avtalet, den s.k. doctrine of separability.[10] Remburs-

---

[6] Yearbook VIII s. 54 para. 413.

[7] Yearbook VIII s. 54 para. 409.

[8] Se avsnitt 6.2.

[9] Yearbook VIII s. 54 para. 414.

[10] Artikel 3 UCP 500.

sökanden kan således inte anställa krav mot banken för det fall betalning sker utan att det finns täckning för sådan betalning i det underliggande köpeavtalet.[11] Samtidigt kan säljaren rikta krav mot banken för det fall betalning inte erläggs. En motsatt ordning skulle innebära att banken utsattes för besväret att undersöka det underliggande affärsförhållandet. I samband med detta skulle det vara nödvändigt för banken att avgöra svåra frågor om skyldigheter och rättigheter enligt köpeavtalet. Det är således nödvändigt att betalningsuppdraget ses som formellt i förhållande till de materiella rättigheter och skyldigheter som köpeavtalet ger upphov till. Om köparen vill hindra utbetalning till säljaren i ett oåterkalleligt remburs-förfarande på grund av sin stoppningsrätt är detta således i princip inte möjligt med hänsyn till att avtalen ses som helt skilda från varandra.

Mot denna bakgrund är det förvånande att man vid utarbetandet av konventionen om internationella köp av lösa saker inte beaktade att det förhåller sig på samma sätt för fraktföraren när säljaren stoppar godset eftersom stoppningsrätten – åtminstone i vissa länder – kan göras gällande i förhållande till fraktföraren.

Det skulle vidare varit lämpligt om det vid utarbetandet av konventionen om internationella köp av lösa saker dragits slutsatser av att fraktföraren hamnar i en ohållbar situation genom att han eller hon blir tvungen att ta ställning till det materiella förhållande som föreligger mellan säljaren och köparen. Samma kommersiella kretsar som enligt förarbetena skulle bli förvirrade om köparen tilläts stoppa en utbetalning under en remburs skulle bli lika förvirrade – om inte mera förvirrade – om det visar sig att fraktföraren lämnar ut godset till någon som inte innehar förfoganderätten eller inte är utpekad som mottagare.[12]

I stället konstaterade Förenta nationernas kommitté om internationell handel att stoppningsrätten uppträder inom många rättsfamiljer och att den därför kunde tas upp också i konventionen om internationella köp av lösa saker.[13] Felet med detta resonemang är att man inte analyserat hur stoppningsrätten fungerar under en godstransport i de olika rättssystemen. Samma argument som används för att avfärda köparens stoppningsrätt beträffande ett lämnat betalningsuppdrag kan användas för att avfärda säljarens motsvarande rätt under en godstransport.

Mot denna bakgrund ifrågasätter jag om säljarens stoppningsrätt under godstransport behövs. Om säljaren även för framtiden skall tillerkännas denna rätt måste den anpassas till den kommersiella verkligheten. Den avslutande frågan är hur detta lämpligen skall ske.

---

[11] Ramberg, Commercial s. 48.

[12] Se avsnitt 13.1 för de svårigheter som fraktföraren hamnar i.

[13] Yearbook VIII s. 54 para. 409-410.

16.3 Utgångspunkter för en förändrad reglering

Kommersiella hänsyn bör spela en avgörande roll vid utformningen av stoppningsrätten. Om man ser till de behov som finns inom handeln visar det sig att transportdokumentens roll är något olika allteftersom syftet med köpet varierar. Två huvudsituationer bör uppmärksammas. Den ena utgår från att varorna skall säljas under transporten, den andra rör finansieringen av köpeavtalet.

För det fall godset skall säljas under transporten är det normala att godset sänds under ett konossement. En innehavare av samtliga exemplar av konossementet kan vara säker på att ingen annan kan komma åt godset på laglig väg. Om endast ett exemplar innehas kan innehavaren göra sin rätt gällande åtminstone i konkurrens med andra anspråk på godset. På detta sätt knyts den viktiga spärrfunktionen till innehavet av dokumentet och dokumentet kan överlämnas som substitut för godset.

I den ordning för dokumentlösa transporter som utvecklats genom BOLERO-systemet är det den registrerade innehavaren som har förfoganderätten. Säljaren avsäger sig här sin rätt genom att utpeka någon annan som registrerad innehavare. Detta kan utnyttjas på i stort sett samma sätt som den representativa funktionen hos ett konossement.

Om andra dokument än konossement används är spärrfunktionen inte lika tydlig. Detta beror på att dessa dokument inte utformats för att i första hand komma till användning vid försäljningar eller kreditunderlag beträffande varorna under transporten. Vid internationella järnvägs- och landsvägstransporter samt lufttransporter är förfoganderätten under transporten knuten till innehavet av dubbletten eller avsändarexemplaret. Genom att komma i besittning av detta exemplar skall innehavaren kunna lita på att ingen annan kan disponera över godset. Vid andra transporter kan motsvarande funktion uppnås genom att säljaren avsäger sig förfoganderätten.

En kreditgivare kan genom användning av konossementet eller genom att gå in i BOLERO-systemet skydda sina säkerhetsintressen på samma sätt som en förvärvare. Om andra dokument än konossement används krävs emellertid ytterligare åtgärder. Detta beror främst på att finansiären inte kan få en giltig panträtt till stånd under transporten när sådana dokument används. Det normala är därför att finansiären kräver att bli angiven som mottagare och att säljaren avsäger sig förfoganderätten från det att betalning erläggs.

Det måste antas att de mönster för betalningar och utlämnande av gods som utbildats inom handeln grundas på överväganden om lämplig fördelning av de risker som allt som oftast uppkommer vid handel. Det är dessa kommersiella realiteter som bör vara avgörande vid bedömningen av hur

stoppningsrätten skall utformas. Genom att utforma klara och enkla regler kan man på ett bättre sätt bedöma de risker som en affär eventuellt kan ge upphov till.

En säljare som inte iakttar de möjligheter som finns att erhålla betalning i samband med att förfoganderätten går över till någon annan skapar själv en situation där vederlagsrisken kraftigt ökar. Det kan ifrågasättas om en sådan säljare kan anses befinna sig i en skyddsvärd position, vilken bör uppmärksammas i lagstiftningen. Enligt min mening är så inte fallet.

16.4 Ett tydliggörande av fraktförarens roll är inte nog

Fraktföraren har att följa de anvisningar som framgår av lag och det fraktavtal som ligger till grund för transporten. I den nordiska lagstiftningen kring förfoganderätten finns inga klara föreskrifter om att fraktföraren skulle vara skyldig att ta hänsyn till några anvisningar som faller utanför förfoganderätten. Emellertid har denna undersökning visat att det i vissa undantagsfall finns anledning för fraktföraren att ta hänsyn till en anvisning även om den faller utanför den transporträttsliga förfoganderätten. Så är fallet t.ex. när säljarens rätt har kommit till uttryck genom en processuell säkerhetsåtgärd, såsom ett kvarstadsbeslut, eller genom att en tillförlitlig utredning på annat sätt läggs fram. Ett sätt att lösa de ovan redovisade problem som fraktföraren kan ställas inför skulle kunna vara att tydligare reglera de skyldigheter som faktiskt finns.

En sådan reglering kan ske genom att man antingen i köplagen eller i de nationella regelverken kring olika transportsätt inför regler som innebär att fraktföraren är skyldig att – oavsett säljarens förfoganderätt – också följa en anvisning från säljaren om att denne utövar sin stoppningsrätt.[14] Detta skulle spegla hur reglerna rent faktiskt fungerar. Frågan är dock om en sådan reglering är lämplig.

Om fraktföraren åläggs att följa säljarens anvisning innebär det, för det fall den transporträttsliga förfoganderätten tillkommer någon annan, att dubbla krav uppkommer. Detta kan medföra att parterna tvistar om vem som har rätt till godset medan fraktföraren står kvar med godset. Vidare uppstår tidsutdräkt för fraktföraren vilket i de flesta fall, och särskilt vid sjötransporter, medför höga kostnader för stillestånd.

För att undvika sådana kostnader på grund av att godset inte kan lämnas ut måste också reglerna kompletteras med en möjlighet att lägga upp godset i avvaktan på att tvisten mellan parterna kan lösas genom ett rätts-

[14] Detta motsvarar regleringen som den utformats i engelsk rätt. Se section 46(4) SGA. Den engelska regleringen har dock kritiserats på senare tid, se Debattista i Essays in honor of Tiberg *passim*.

ligt förfarande. Uppläggningsmöjligheten kan uppfattas som en allmän princip inom förmögenhetsrätten jämställd med möjligheten att sätta ned pengar i förvar vid tvist om betalning. Emellertid är den omgärdad av vissa begränsningar.[15] Uppläggningsmöjligheten är i och för sig en nödvändig ingrediens i ett stoppningsmönster som det jag diskuterar i detta avsnitt. De möjligheter som finns till uppläggning enligt sjölagen avser i första hand inte den situation där säljaren förlorat sin förfoganderätt utan endast det fall där flera konossementsinnehavare kräver utlämnande. Reglerna framgår av 13 kap. 53 § (303) sjölagen. Med den utformning som denna bestämmelse har förefaller det inte vara möjligt att tillämpa reglerna analogt på fall där säljaren utövar stoppningsrätt utan att kunna åberopa förfoganderätt enligt ett konossement.[16] Därför måste reglerna uttryckligen göras tillämpliga också på fall där säljaren utövar sin stoppningsrätt på grund av en uttrycklig regel.[17]

Med en utformning enligt de riktlinjer som ovan skisserats vinner man således klarhet beträffande fraktförarens ställning när säljaren utövar sin stoppningsrätt under godstransporten. Lösningen underlättar däremot inte avgörandet av när stoppningsrätten skall anses ha upphört. Det finns vidare andra skäl som talar mot att utforma stoppningsrätten på det här diskuterade sättet.

För det första måste man uppmärksamma att genom att undvika kostnader för stillestånd genom uppläggning, uppkommer andra kostnader. Uppläggningen innebär nämligen en lagring varvid kostnader härför samt för hantering av godset uppkommer. Detta drar inte obetydliga kostnader och beroende på omständigheterna kan de överstiga stilleståndskostnaderna. I första hand är det fraktföraren som har att bära kostnaderna. Även om kostnaderna senare skall övervältras på parterna i köpförhållandet kan reglerna innebära att fraktföraren får stå för besvär och kostnader för en tvist som denne inte har att göra med. Uppläggningsmöjligheten kan därför inte anses vara den lämpligaste lösningen på fraktförarens dilemma.

Till detta kommer ytterligare en allvarlig invändning mot en ordning där fraktföraren har att följa säljarens stoppningsanvisning trots att denne inte har förfoganderätten under transporten. Ett sådant arrangemang försvårar förfoganderättens spärrfunktion vid internationell handel.[18] För att man skall kunna sälja varorna eller använda dem som kreditunderlag under transporten krävs det att förvärvaren vet att avsändaren är avskuren från

---

[15] Håstad, Köprätt s. 174. Jfr dock Tiberg & Lennhammer s. 50 ff.

[16] Se avsnitt 13.2.6 (ii).

[17] Enligt engelsk rätt föreligger en möjlighet att lägga upp godset i avvaktan på att tvisten löses, se Carver para. 1592. Denna möjlighet föreligger generellt vid ovisshet om rätt mottagare, se Benjamin para. 15-085.

[18] Se avsnitt 11.4.

att möjligheten att förfoga. Om säljaren tillåts stoppa godset under transporten trots att han eller hon inte har förfoganderätt skär stoppningsrätten igenom det system som handeln utvecklat för att säkra vederlags- eller kreditrisker.[19]

Om man tittar på de system som utvecklats med elektronisk dokumentation av transporthandlingarna bygger hela förfarandet på att det endast är den person som har den elektroniska koden eller är registrerad som innehavare av den som förutsätts kunna förfoga över godset. Om stoppningsrätten skall fungera måste kommersiella realiteter uppmärksammas och ett system där stoppningsrätten tillåts skära igenom kan inte accepteras i en miljö där allt fler transaktioner sker med hjälp av elektronisk överföring av information.

Sammanfattningsvis kan en lösning som innebär att säljarens stoppningsrätt skär igenom det förfoganderättsliga systemet knappast accepteras. Det måste således utarbetas ett mera ändamålsenligt regelverk för att lösa problemen med stoppningsrättens verkningar vid handel.

16.5 Att befästa avtalens oavhängighet är ett steg på vägen

Vad som framför allt hittills framkommit som önskvärt i förhållanden där stoppningsrätt utövas är att reglerna dels utformas på ett klart sätt så att skyldigheterna för de inblandade parterna tydliggörs, dels att de utformas så att de inblandade parterna, t.ex. säljare och köpare eller banker, erhåller tillräckligt skydd mot att andra än den förfogandeberättigade kan förfoga över godset under transporten eller få det utlämnat.

En lösning som framförts i samband med stoppningsrätt under godstransport är att avtalet om köp inte skall inverka direkt i fraktavtalet. Många har uppfattat att detta är huvudregeln. Det är då lockande att gå ett steg längre för att undersöka vad ett sådant särskiljande skulle innebära.

Som jämförelseobjekt kan den oåterkalleliga rembursen användas. Det har hävdats att fraktförarens utlämningslöfte i princip inte är av annan karaktär än rembursbanken oåterkalleliga betalningslöfte.[20] Genom internationella handelskutymer beträffande remburser har det utvecklats ett oavhängighetsförhållande mellan remboursuppdraget och de underliggande avtalsförhållandena, den s.k. *doctrine of separability*. Detta har kommit till uttryck i vissa standardavtal på området och innebär att banken normalt inte kan vägra att honorera dokument trots att varorna under dokumentet

---

[19] Debattista i Essays in honor of Tiberg s. 189.

[20] Ramberg, Köplagen s. 594 f., Ramberg & Herre, CISG s. 457 f. och Ramberg & Herre, Allmän köprätt s. 115 ff.

inte är i avtalat skick.[21] Bakgrunden till detta är att banken inte skall bli indragen i dispyter mellan säljare och köpare.[22]

Detta oavhängighetsförhållande mellan köpeavtalet och rembursavtalet kommer numera tydligt till uttryck i de internationella remburs-reglerna. Där anges att en remburs till sin natur är fristående från köpe- eller andra avtal som ligger till grund för rembursen. Bankerna är inte berörda eller bundna av sådana avtal även om rembursen innehåller en hänvisning till dem. Följaktligen kan sökanden inte rikta krav mot banken som emanerar från dessa andra avtal. Reglerna framgår av artikel 3(a) UCP 500. Vad skulle det medföra för konsekvenser för stoppningsrätten under godstransport om samma synsätt som det vid remburser tillämpades?

De senaste rembursreglerna uttrycker två huvudtankar i detta avseende. Den ena tanken är att rembursuppdraget är frikopplat från de avtal som det grundas på. Den andra tanken är att banken inte kan drabbas av skadestånd för det fall den följer rembursavtalet. För att uppnå ett motsvarande oavhängighetsförhållande för fraktavtal skulle man i de transporträttsliga regelverken behöva bestämmelser om att fraktföraren inte är skadeståndsskyldig mot den som kan vara materiellt berättigad till godset för det fall dispositioner som t.ex. utlämnande sker enligt fraktavtalets villkor.[23]

En syn som grundar sig på en oavhängighetsdoktrin med frihet från skadestånd, med i övrigt oförändrade regler, skulle uppfylla kraven på att gå kommersiella behov till mötes. Emellertid förefaller den mindre lämplig i andra avseenden.

En reglering av oavhängighetsförhållandet mellan de olika avtalen enligt vad som nu diskuterats framstår som tveksam för fall när konossement har utställts. Enligt 13 kap. 57 § (307) första stycket sjölagen skall stoppningsrätten kunna utövas även om konossement överlämnats till köparen. Om fraktföraren ändå aldrig skulle kunna åläggas skadeståndsskyldighet mot den säljare som utövar stoppningsrätt för det fall fraktföraren följt förfogande- eller utlämningsfunktionerna framstår nämnda regel i sjölagen som överflödig. Behåller man bestämmelsen i sjölagen blir systemet inte så mycket lättare att begripa än det redan nu gällande.

Till detta kommer att säljaren även med ett system som bygger på oavhängighetsförhållanden har möjlighet att få sin rätt säkrad genom kvarstad.

---

[21] Lägg märke till att man även på detta område har haft problem med sökanden som velat stoppa betalningen när varan inte varit i avtalat skick. Se Gorton, Rembursrätt s. 243 ff. och 291 ff. I nordisk doktrin har en omfattande diskussion förts om möjligheten att vägra betalning när varan varit felaktig, se Almén § 71 vid not 16 ff., Hellner, Köprätt s. 62 ff., Ussing, Køb s. 43 och Palmgren s. 32 ff. Problemen kan sägas vara principiellt desamma som beträffande stoppningsrätt genom att det är fråga om hur ett materiellt avtalsförhållande skall påverka ett annat.

[22] Gorton, Rembursrätt s. 243 och Ramberg & Person s. 21.

[23] Genomförandet av en sådan lagstiftning skulle motsvara vad som antyds i förarbetena till ändringar i sjölagen redan år 1936. SOU 1936:13 s. 257.

Även om en del problem för fraktföraren med att bestämma vem som har bäst rätt försvinner kvarstår således en möjlighet för säljaren att påverka fraktavtalet.

Dessutom kan man anföra att det endast är fraktförarens utlämningslöfte som kan sägas principiellt motsvara rembursbankens betalningslöfte. Till detta kommer den styrningsrätt som säljaren kan ha under själva transporten genom förfoganderätten. Någon motsvarande möjlighet att disponera föreligger inte vid betalningsuppdrag. Därför måste förfoganderätten under transporten också beaktas vid en diskussion kring stoppningsrätten.

Stoppningsrätten måste därför enligt min mening få en tydligare utformning som klart visar att stoppningsrätten inte har verkningar in i fraktavtalet. Härvidlag är det inte nog med en lösning som tar sikte på en skadeståndssanktionerad oavhängighetsprincip för utlämning av varan enligt den transporträttsliga regleringen.

16.6 Förfoganderätten bör bilda utgångspunkt

Varför då inte gå hela vägen, och skapa ett verkligt oavhängighetsförhållande mellan köpe- och fraktavtalet? Den behörighet som tillkommer en part i det köprättsliga förhållandet skall inte kunna tillämpas mot fraktföraren utan att den anvisande parten har rätt också mot fraktföraren. Detta skulle man uppnå om man begränsade säljarens stoppningsrätt till de tillfällen då också förfoganderätten vilade i dennes hand.[24]

En sådan utformning av reglerna skulle också medföra att man tog fraktförarens dilemma vid stoppningsrättens utövning på allvar. Fraktföraren har med ett sådant förslag att hålla sig endast till den förfogandeberättigade. Först härigenom får man till stånd ett verkligt oavhängigt förhållande mellan köpeavtalet och fraktavtalet i fråga om stoppningsrätten. Jag skall nu redovisa vilka närmare åtgärder på lagstiftningsnivå som kan vara lämpliga och vilka konsekvenser sådana åtgärder skulle kunna få.

16.6.1 Nödvändiga förändringar i regelverket

För att fullständigt anpassa regelverket till en stoppningsrätt som kan utövas endast om den anvisande parten också har förfoganderätt krävs ändringar i såväl köprättslig som transporträttslig lagstiftning.

---

[24] Detta motsvarar vad som gäller enligt amerikansk rätt UCC § 2-705(3) c) och d).

(i) Vilka köprättsliga ändringar som är nödvändiga

En förutsättning är att vissa ändringar görs i den köprättsliga lagstiftningen. Den enklaste lösningen vore att ersätta 61 § andra stycket köplagen med en ny bestämmelse.[25] Denna bör vara utformad så att det klart framgår att stoppningsrätten under transporten kan utövas till dess godset lämnas ut till köparen, men endast så länge säljaren också är innehavare av den transporträttsliga förfoganderätten.

Om man skulle gå fram med en reglering som på detta sätt knyter stoppningsrätten till förfoganderätten måste man uppmärksamma de internationella köpen. Regleringen i Förenta nationernas konvention om internationella köp av lösa saker motsvarar vad som gäller beträffande stoppningsrätt under godstransport enligt den svenska köplagen. Stoppningsrätten begränsas enligt artikel 71(2) CISG inte av att ett dokument överlämnats till köparen vilket ger han eller hon rätt att få godset.

Detta innebär att det inte är tillräckligt att ändra de nationella reglerna i köplagen eftersom regleringen i konventionen står kvar oförändrad med en anvisning som ger säljaren rätt att utöva stoppningsrätt gentemot köparen också sedan ett dokument som representerar varan överlämnats till köparen. En stoppningsrätt som anknyter till förfoganderätten kan tillåta att stoppningsrätten utövas sedan ett sådant dokument överlämnats enbart för det fall säljaren har kvar ett exemplar av dokumentet. Regleringen runt de internationella köpen är i detta avseende lite mera komplicerad.

Texten i konventionen ger till en början intryck av att motsvara de nordiska reglerna. Tillägget i sista meningen av nämnda stycke i konventionen om att reglerna endast gäller i förhållande mellan säljaren och köparen kan som jag ser det innebära två begränsningar. Den första begränsningen som detta partsinterna synsätt ger upphov till går ut på att reglerna inte tar ställning till vad som gäller i förhållande till transportören.[26] Detta innebär att man överlämnar åt nationell rätt eller det transporträttsliga regelverket[27] att avgöra frågan huruvida fraktföraren är skyldig att följa en stoppningsanvisning från säljaren.

Den andra begränsningen som det partsinterna synsättet ger upphov till är att reglerna inte tar ställning till vad som händer om en tredje man förvärvar dokumentet som ger rätt att få ut godset.[28] Också för dessa fall blir man tvungen att vända sig till nationell rätt för att undersöka om tredje mans innehav av dokumentet utesluter säljarens stoppningsrätt.

---

[25] Se om den bristande legislativa grunden som bestämmelsen kan anses ha, Krüger s. 547 som kritiserar uttalandena i NU 1984:5 s. 342.

[26] Bennet i Bianca & Bonell s. 520 f. med instämmande av Honnold § 390.

[27] Se avsnitt 13.2.2. Se också O.R. s. 54 artikel 62 para. 12 och Leser i von Caemmerer & Schlechtriem Art. 71 Rn. 34.

[28] Honnold § 390.

De begränsningar som det partsinterna synsättet i konvention om internationella köp av lösa saker innebär ställer till vissa problem i förhållande till nationell rätt. Mot bakgrund av nordisk rätt förefaller det förvirrande att stoppningsrätten är begränsad på detta sätt. Det går att förklara endast om man har klart för sig att konventionen avser att ta ställning till parternas interna relationer i köpeavtalet. Om man på ett klart och tydligt sätt vill skära av säljarens stoppningsrätt när denne förlorar förfoganderätten också i förhållande till köparen på sätt som ovan förespråkats för nordisk rätts del, förutsätter det ändringar också i artikel 71(2) CISG. Det kan dock i förhållandet till transportören finnas möjlighet att begränsa ändringarna till nationell rätt genom att i den transporträttsliga lagstiftningen införa begränsningar. En sådan reglering skulle dock bli otydlig.

(ii) Ändringar i transporträttslig lagstiftning

För att kunna inordna stoppningsrätten under den transporträttsliga förfoganderätten måste även vissa ändringar vidtas i den transporträttsliga lagstiftningen. Den första bestämmelsen som här blir aktuell är 13 kap. 57 § (307) sjölagen. Reglerna i bestämmelsen måste radikalt omarbetas. Om stoppningsrätten i köplagen knyts till förfoganderätten finns i och för sig ingen anledning att ha kvar stadgandet i sjölagen. Under sådana förhållanden framgår redan av förslaget till 61 § andra stycket köplagen klart att säljaren inte kan utöva stoppningsrätten utan att denne också är innehavare av förfoganderätten.

Det kan dock vara av värde att i förhållande till de internationella köpen ha en uttrycklig regel i de transporträttsliga regelverken, särskilt i sjölagen med dess regler om konossement. Regeln skulle då kunna utformas så att fraktföraren är skyldig att följa en säljares anvisning om stoppning endast för det fall den grundas på förfoganderätt enligt fraktavtalet.

En sådan regel skulle inte bara få verkan i förhållande till transporter under ett konossement utan också kunna utformas så att den täcker andra transporter, t.ex. sådana som genomförs med elektronisk registrering enligt BOLERO-systemet.

16.6.2 Klarare reglering för inblandade parter

Genom att stoppningsrätten knyts till förfoganderätten uppnår man klarare regler för alla parter. När det gäller last som transporteras under ett konossement stärks på ett påtagligt sätt konossementets funktion att vara bärare av rätten till lasten. Genom att stärka denna dokumentets representativa funktion underlättar man väsentligt för handel i allmänhet och inter-

nationell handel i synnerhet. Även för det fall inte konossement används innebär en koppling till förfoganderätten att förenklingar uppkommer.

Säljarens ställning påverkas visserligen i negativ riktning eftersom stoppningsrätten skulle upphöra vid en tidigare tidpunkt. Denna försämring skall dock ställas i relation till andra möjligheter säljaren har att skydda sina vederlagsrisker. Om förfoganderätten tas till utgångspunkt för en reglering tidigareläggs stoppningsrättens slutpunkt i förhållande till dagens ordning med överlämnandet till köparen som avgörande moment. Emellertid visar min undersökning att denna försämring vägs upp av möjligheterna att anordna betalning så att säljaren inte exponeras för vederlagsriskerna. Med tanke på de möjligheter som säljaren har att skydda sig genom betalningsvillkoren bör den här förordade begränsningen av stoppningsrätten inte uppfattas som alltför ingripande till nackdel för säljaren.

Fraktföraren får också en enklare ställning. Denne kan utan att oroa sig för andra krav lämna ut godset till den som är rätt innehavare av konossementet. Genom att göra detta kan fraktföraren undvika krav från olika personer som hävdar bättre rätt till godset, inklusive sådana som grundas på säljarens stoppningsrätt. Även andra parters ställning påverkas.

16.6.3 Samordning i en skärningspunkt

De här diskuterade förändringarna av stoppningsrättens slutpunkt får konsekvenser för säljarens möjlighet att utöva stoppningsrätten. Är det säljaren som ingått fraktavtalet äger denne förfoga över varorna antingen genom innehav av konossement, registrering i ett elektroniskt register eller genom att han eller hon intar ställning som avsändare. Under sådana förhållanden kan stoppningsrätten utövas enligt de här uppdragna riktlinjerna utan några problem.

Säljarens förfoganderätt går på ett visst stadium av transporten över på köparen. Detta kan ske på olika sätt, t.ex. genom att samtliga exemplar av konossementet överlämnas till annan, en annan person registreras i Boleros register, säljaren avsäger sig rätten att förfoga eller varorna kommer fram till bestämmelseorten och köparen kräver att de lämnas ut. När förfoganderätten på detta sätt har gått över till köparen har också stoppningsrätten upphört.

Om det inte är säljaren eller dennes ombud som ingått fraktavtalet kan säljaren aldrig få någon förfoganderätt över det transporterade godset. Denna situation uppstår t.ex. när köpeavtalet ingåtts enligt villkor tillhörande grupp E eller F enligt INCOTERMS. I sådana fall har köparen att ordna med transport och säljaren hålls hela tiden utanför fraktavtalet. Det förefaller då naturligt att säljaren inte heller i stoppningssammanhang kan komma att påverka transportens fullgörande genom sin stoppningsrätt.

Tedderfallet ND 1985 s. 1 (SH) får exemplifiera det sagda. En svensk köpare hade förvärvat textilier "u franco Odense" från en dansk säljare. I och med detta villkor ålåg det köparen att anordna transporten från Odense vilket också skedde genom köparens hemtagningspeditör. Skulle den här diskuterade lösningen på frågan om stoppningsrättens slutpunkt ha varit gällande skulle utgången i rättsfallet inte blivit annorlunda. Stoppningsrätten skulle ha upphört. Däremot skulle utgången ha motiverats på ett annat sätt genom att säljaren saknade förfoganderätt. Stoppningsrätten hade upphört redan när godset togs emot av köparens speditör i Odense.

Ytterligare en konsekvens bör uppmärksammas. Den har att göra med när köparens sakrättsliga skydd uppkommer under en transport. Inom svensk litteratur har beträffande denna fråga flera olika synpunkter yppats.[29] Några säkra slutsatser hur det förhåller sig med det sakrättsliga skyddet kan man inte dra utifrån dessa uttalanden. Det är heller inte lätt att fånga bilden i någon enkel karakteristik. Det går nästan att komma till vilket resultat som helst utifrån vad som anförts i litteraturen.

Praxis är mycket knapphändig kring köparens borgenärsskydd vid förvärv av varor under transport. Det enda nordiska fall jag kunnat finna är ett hovrättsfall.[30] Det kan således konstateras att frågan inte heller i praxis slutligt avgjorts.

I *Catepiller 966 C* RiC 50/1992 (HNN) utmätte kronofogden för uttagande av tre borgenärers fordringar på gäldenären (tillika säljare) om 257 939 kr en midjestyrd hjullastare. Utmätningen skedde den 8 april 1992. Tredje man (tillika köpare) överklagade och yrkade att utmätningen skulle hävas. Grunden för överklagandet var att den tredje mannen hade köpt och betalat hjullastaren av gäldenären och att den var under transport som tredje man hade betalat. Transporten gick från Norge till Sverige via Storlien där hjullastaren förtullades och lastades om för fortsatt transport till Örnsköldsvik. Eftersom tredje man ombesörjde transporten och avlämnandet enligt köplagen skett i Norge hade tredje man fått godset i sin besittning. Riksskatteverket yttrade sig i ärendet och anförde att frågan huruvida sakrättslig verkan uppkommit var beroende av om gäldenären mist sin rådighet över den överlåtna egendomen. Härefter gjordes en hänvisning till litteraturen. *Hovrätten* fann på de av Riksskatteverket anförda skälen att hjullastaren vid utmätningen alltjämt var i gäldenärens besittning vid utmätningstillfället. Något sakrättsligt skyddat förvärv hade därför inte visats komma till stånd. Utmätningen skulle stå fast.

Hovrätten fann i fallet att förvärvet av hjullastaren inte var sakrättsligt skyddat. Skälen för denna utgång är genom hänvisningen till vad Riksskatteverket anfört mindre klara än vad man skulle önskat.

---

[29] Se t.ex. Undén, Sakrätt I s. 124, Bagge PM s. 32 f., Karlgren,. Säkerhetsöverlåtelser s. 213, Hellner, Köprätt, 1 uppl. s. 171 och Hellner i Hellner & Ramberg s. 355 f., Hessler s. 211, 241, 251 och 361, Walin, Separationsrätt s. 29 som skall jämföras med SOU 1974:55 s. 213 och 231, Göranson s. 616 ff. samt Håstad, Sakrätt s. 228 f.

[30] Fallet finns rapporterat i *Catepiller 966 C* RiC 50/1992 (HNN).

Riksskatteverket hänvisar nämligen samtidigt till flera olika synpunkter. Det troliga är att det var själva besittningsfrågan som var avgörande. Emellertid avgörs besittningens närmare innehåll av förfogandemöjligheten om man får tolka hänvisningarna till litteraturen som gjordes i ärendet. Under sådana förhållanden är domen enligt mitt sätt att se det felaktig.

Jag förespråkar ett synsätt som innebär att det sakrättsliga momentet beträffande traditionskravet för såväl omsättningsskyddet som säkerhetsrättsförvärv knyts till säljarens avskurna rådighet.[31] Det är inte nog att varorna lämnas till transportören för att köparen skall skyddas. Det krävs något ytterligare. Det sakrättsliga skyddet ansluter till den *transporträttsliga förfoganderätten.* Först när säljaren förlorat förfoganderätten uppkommer skydd för köparen.

Även om någon klar tendens inte framträder i litteraturen[32] eller i praxis kan man konstatera att det inte finnas några uttalanden som går emot den här framförda åsikten att det är den transporträttsliga förfoganderätten som skall utgöra utgångspunkt för bedömningen för när köparens eller annan förvärvares sakrättsskydd vid transport upphör. Har förfoganderätten till godset gått över till köparen är säljaren avskuren från sin möjlighet att råda över godset.

Sammanfattningsvis leder det anförda till att förfoganderätten bör bli den skärningspunkt där både säljarens stoppningsrätt och köparens borgenärsskydd möts beträffande varor under transport. Detta förefaller tilltalande rent systematiskt och lider inte av några nackdelar rent ändamålsmässigt.

---

[31] Se ovan avsnitt 9.10.3.

[32] Samtliga här ovan i not 28 upptagna författare, utom möjligen Hessler, bygger sitt resonemang på en – åtminstone underförstådd – förutsättning om rådighetsavskärande som avgörande också när varorna transporteras.

Stoppage in transit – summary in English

Part I Introduction

On entering a purchase agreement, the contracting parties expose themselves to the risk of incorrect or incomplete compliance with the terms and conditions of the agreement. The apportionment of this risk can be regulated within the framework of the agreement in question. One such risk could be that a party fails to make payment in return for performance by the other party. The basic form of protection a party can employ to avoid such a risk is to stipulate that the two parties perform concurrently. The right of stoppage in transit complements this basic principle of simultaneous exchange in those cases where there is no mutual performance. It gives a party a right to suspend the performance of his obligations whenever it becomes apparent that the other party will not perform as stipulated in the agreement.

In practice, the right of stoppage in transit comes mainly to the fore in conjunction with the carriage of goods. The reason for this is that the likelihood of non-payment increases the greater the time lapse between the parties entering into the agreement and the discharge of their contractual obligations. As carriage of the goods prolongs this period of time, there is a greater chance that circumstances will change. Consequently, the risk of non-performance increases the longer the goods are in transit. One of the principal questions to arise in this connection is which legal powers exist to safeguard the parties against such a risk during transit. Furthermore, the complexity of the rules increases with the number of parties involved in the transaction, making the exercising of the right of stoppage in transit more difficult.

The rules governing the right of stoppage in transit have not emerged independently of developments in society in general. Developments in society have *de facto* affected the purposes and functions that it could be said form the basis of the aforementioned rules. Should a conflict arise between different sets of rules, an appraisal of the purpose or function of the institution of stoppage in transit becomes is essential.

My theory is that in the light of developments in society, the institution of stoppage in transit is outmoded and there are grounds for calling into question its very existence. If the right of stoppage in transit is to be exercised at all, it is imperative that the right of stoppage in transit is synchronised with other rights that exist under transport law or other areas of legislation. However, the right of stoppage in transit is not co-ordinated in this manner and a whole host of practical problems thus arise when the right is to be exercised.

In the light of this theory, it is the task of research to explain and analyse the limits of the institution of stoppage in transit, i.e. how long the seller is permitted to exercise this right. The right of stoppage in transit is studied in particular from the point of view of certain underlying problem areas. One such area is the relationship between the seller's stoppage in transit right and the buyer's protection against the sellers creditors. Another area is the carrier's position when the right of stoppage in transit is exercised, particularly in the light of the right of disposal and the carrier's duty to deliver the goods in conjunction with the contract of carriage. Finally, the right of stoppage in transit can be affected by other proprietary rights that could be asserted in respect of the goods sold.

Part II The framework of stoppage in transit

With the expansion of world trade – emanating from the commercial centres of the Mediterranean region during the 12th century – the development of purchase on credit and the intensification of transport across the oceans of the world, the demand gradually emerged for protection against credit losses. By, for example, refusing to deliver the goods to the buyer until payment was made, the seller could thus protect himself. This procedure gradually gained the acceptance of the courts, albeit to a varying degree. Court practice was later established and codified as a right of stoppage in transit.

The substance of the right of stoppage in transit has varied in time and extent. In certain contexts, the seller's rights were particularly far-reaching, whereby all goods sold could be pursued. This could even extend as far as a bankrupt's estate, despite the fact that the goods had been handed over to the buyer prior to him being declared bankrupt. Today, there is a form of right of stoppage in transit whereby the seller can demand the return of goods that have been handed over to the buyer after a bankruptcy decision has been made. A comparison on the international level also reveals differences. Despite harmonisation of the conditions governing the right of stoppage in transit, the effects on national legal systems have not been

consistent and are seldom highlighted in discussions concerning the right of stoppage in transit.

Three grounds can be discerned for a right of stoppage in transit. Originally, the right was founded on considerations of equity. Later, other reasons were also adduced in support of the right of stoppage in transit, such as the doctrine of tacit presupposition. According to this doctrine, a party may be released from contractual obligations if it has been affected by unforeseeable circumstances that severely prevent the party benefiting from the contract. Finally, a business argument was put forward, grounded on the bargaining theory and the assumption of the growth of wealth following transactions. None of these reasons could be said to provide a satisfactory explanation and would appear to be lacking in substance.

A practical need for protection has governed the development of this institution. This need can be seen in the functions of the right of stoppage in transit. One function is linked to the relationship between the seller and the buyer and the pressure resulting from the exercising of the right of stoppage in transit. The second function is demonstrated mainly in the effects of the right of stoppage in transit on a third party, where the right means that the seller can also secure his claim for payment of the purchase sum in relation to the buyer's creditors.

Part III The right as between the parties and their creditors

Today, the seller can in the majority of cases cover himself against payment losses through the terms of payment. Only when credit has been granted is the seller exposed to the risk of a loss. It is in such situations that the right of stoppage in transit emerges as an independent institution to protect the seller. The areas in which the rules governing the right of stoppage in transit can be exercised in practice, therefore appear to be extremely limited in view of the fact that other forms of protection are available.

The basis for exercising the right of stoppage in transit between the seller and the buyer is as follows. A party may suspend the performance of his obligation if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness; or his conduct in preparing to perform or in performing in contract. If the goods have already been despatched, the seller can – on the said grounds – prevent them from being handed over to the buyer.

It is not only financial circumstances that can give rise to the right of stoppage in transit. Normally, however, the difficulties that are being expe-

rienced, such as serious deficiency, are usually the result of the fact that the financial situation is deteriorating. The circumstances that could form the basis for the right of stoppage in transit are limited by the fact that it must be apparent that the other party's capacity to perform is being made more difficult.

The question of how long the right of stoppage in transit can be exercised is the one question that has always given rise to the most interesting and most complicated issues. The basic point of departure is that the right of stoppage in transit can be exercised up to the very point the goods are handed ovar to the buyer. If the goods have not been delivered, it is evident that the right of stoppage in transit cannot have ceased. If delivery does not take place by the goods being surrendered to the buyer, or being taken into the custody of the buyer, e.g. for transportation, the right of stoppage in transit can be exercised up to the point the goods are handed over to the buyer. Specifying this point in time more exactly has been the subject of several court decisions.

The rules came into existence to ensure that the right of stoppage in transit ceases as late as possible. This has resulted in the requirement that the buyer must take steps for the right of stoppage in transit to cease. It is not sufficient that the goods are ready for collection, either at the seller's premises or outdoors. If the goods are in the custody of a third party, it must be possible to link the third party to the buyer in such a way that it can be seen that the third party is acting on behalf of the buyer. This requirement has led to a very diffuse formulation of the rules and it is difficult to gain an overview of the implications of different situations.

The requirements laid down for the seller's right of stoppage in transit to lapse naturally lead one's thoughts to the transfer of possession within the law of property. The relationship between the seller's right of stoppage in transit and the buyer's protection against claims from the seller's creditors must therefore be examined. Can the right of stoppage in transit not be exercised when the buyer has achieved protection against the seller's creditors?

Transfer of property in goods sold requier *traditio* according to Swedish law. *Traditio* means that the buyer acquires protection against claims from the seller's creditors under the law at the point the seller is cut off from the possibility of exercising disposal of the goods. The right of stoppage in transit could then be seen to be such an opportunity for disposal, which means that the buyer's protection did not arise before the seller's opportunity to exercise the right of stoppage in transit had ceased. This, however, is not the case. The seller's right of stoppage in transit and the buyer's creditor protection overlap each other.

Proprietary protection can arise at an earlier stage than in conjunction with the handing over of the goods, e.g. through observance of the rules in

the Bills of Sale Act, through the marking of wood or through notification to a third party that is in possession of the goods. There is thus a conflict between the right of stoppage in transit and protection under the law of property. This conflict means that the seller can exercise the right of stoppage in transit despite the fact that the buyer has achieved creditor protection. This conflict is not unique within the law of property. By adopting a functional view, where each situation is assessed on its specific merits, this conflict can be avoided.

However, the functional view of proprietary conflicts does not solve the conflicts that arise between the seller's right of stoppage in transit and the buyer's creditor protection when both the seller and the buyer are insolvent. What is required in this situation is an assessment of which right ought to be given precedence. Even if protection of a transaction enjoys a considerable degree of protection in modern society this protection is not such that it can be granted priority in every dispute. It follows from the right of stoppage in transit that a previous owner is protected where that person's position is also supported by possession of the goods.

The reason for granting precedence to the right of stoppage in transit is not particularly convincing. It fails to reflect the practical requirements that exist today. If anything, it appears to revert to the technical legal argumentation surrounding protection of possession of property.

Part IV Stoppage in transit – the carrier's dilemma

Transport systems are designed without taking into consideration a third party's possible right to the goods, if this is not also covered by the rules laid down in freight law. The right of disposal in transport law must be viewed in the light of this. The right of disposal is based on the consignees' right to claim delivery. Nothing may be allowed to disrupt fulfilment of the carriers' undertaking in this respect. There should be as little involvement as possible in the transport and only certain persons should be allowed to exert any influence. The carrier has been assigned strict liability in the event that he or she fails to comply with a disposal instruction or hands over the goods to the wrong person. The background to the independence of this right of disposal in transport law is that the different persons involved, such as the seller, buyer and financier of the goods, must feel confident that no unauthorised person has disposal of the goods during transport.

The right of disposal accrues primarily to the carrier's contractual partner, the consignor. This is the only person who can furnish instructions regarding the load being transported. The consignor's right of disposal

ceases somewhere *en route* to the way to the destination. Unless agreed otherwise, it normally passes when the consignee claims delivery.

The right of stoppage in transit does not constitute a circumstance that grants the seller the right to dispose of the goods during transport. To exercise his right of stoppage in transit, the seller must therefore have right of disposal. In other situations, practical problems arise for the seller to exercise his right of stoppage in transit.

The carrier is also placed in a difficult situation if he or she is faced with a demand from the seller to prevent the goods from being delivered to the consignee and at the same time a demand from the consignee, claiming the goods in accordance with the freight agreement.

The Nordic legal rules are imprecise and do not provide any clear guidance as to how the carrier's dilemma can be resolved. The rules in the Swedish Sale of Goods Act deal primarily with the relationship between the parties in the purchase agreement. The transport laws are designed to meet a demand from other parties involved, that no unauthorised person is allowed disposal of the goods during transport or in conjunction with delivery of the goods. This means that the rules should be seen as being separate from each other.

Despite the fact that the rules governing right of disposal are designed to be separate in relation to the right of stoppage in transit, the examination I have made shows that the current rules regarding the carrier's liability to deliver the goods is limited to situations where the carrier is in good faith regarding the consignee's right. The carrier is therefore obliged to comply with the seller's stoppage declaration in those cases where it is obvious that the seller has a right of stoppage in transit.

The rules pertaining to the right of stoppage in transit have acquired an unsatisfactory formulation. The carrier's obligation to observe the seller's instructions regarding stoppage only appears through an analogy with other legal rules. Rather than facilitate understanding this increases the complexity of the stoppage institution. Neither the transport industry nor the finance and commercial sectors deserve rules that make the implementation of a purchase more difficult. Even if in practice the problems that arise can be resolved through negotiation, it would be appropriate if the rules were formulated more clearly (see Part VI).

Part V The relation to proprietary and security rights in the goods sold

The seller's right of stoppage in transit is not affected by the fact that, legally, the buyer has entered an agreement and sold the goods. For the

seller's right of stoppage in transit to cease it is required, in addition to the agreement, that the goods are handed ovar to a new buyer.

In conjunction with transport, a whole series of security rights can arise in the goods being transported. This is related primarily to security rights for the carrier's claims regarding freight and costs for the transport in question. A whole series of other security rights could also arise, e.g. for claims related to the storage of the goods, handling in conjunction with loading and unloading as well as salvage of the goods. These types of security rights in the goods, normally a maritime lien or possessory lien, are statutory rights in Sweden. As long as the claims are assignable to the transport of the goods in question, the security has priority over the seller's right of stoppage in transit. As the transport is deemed to have increased the value of the goods it could be justified that the seller, who has asserted the right of stoppage in transit, also pays the costs that arise as a result of the transport.

More problematic is the situation where a third party, such as a carrier or a forwarder, through an agreement with its principal, brings into being a pledge that also includes claims other than claims attributable to the transport in question, so-called *inconnexa* claims. Should the seller's right of stoppage in transit also take second place to these claims? In this case it would appear that the value enhancement argument is less sustainable as the seller could also be forced to assume responsibility for the increase in value of goods other than the goods that are the object of the right of stoppage. There is also clear practice that indicates that the right of stoppage in transit should not yield to the security rights in *inconnexa* claims.

The priority the right of stoppage in transit generally has over sale or pledging of the goods applies with one exception. The seller can exercise his right of stoppage in transit even if a bill of lading has been issued and furnished to the buyer. In the event the goods are sold or pledged by a bill of lading being handed over to the new acquirer, the right of stoppage in transit ceases if the acquirer is in good faith in conjunction with the acquisition. The background to this rule is the wish to reinforce the function of a bill of lading as a document that represents the goods.

Part VI The future of stoppage in transit

The right of stoppage in transit appears to be outmoded. The speed of modern-day transport has by far exceeded transport speeds of the past. The right of stoppage in transit has thus acquired considerably reduced practical significance. It would appear almost as if the right of stoppage in transit is an impediment to a purchase agreement proceeding in a smooth, rapid and secure manner.

The right of stoppage in transit had its heyday during the 19th century and waned somewhat towards the middle of the 20th century. During this period, a whole series of cases were resolved in both Sweden and abroad. During the latter half of the 20th century, however, the number of cases reported was extremely limited, even including international practice. The decline in the number of cases reflects the reduced significance of right of stoppage in transit as a legal instrument to secure payment risks. This reduced significance is due to a large extent to the emergence of other, more secure, instruments, such as payment routines through a letter of credit and so forth.

In the *travaux préparatoires* to the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods it was discussed whether the right of stoppage in transit could be abolished. It was maintained, however, that there was a need for this rule in international trade. It could not be considered to fall outside normal trade practice to suspend one's own performance when it could be assumed that the other party would not perform at the appointed time. In the light of these discussions, it was found that the right of stoppage in transit could also be included in the convention. However, the discussion did not have its foundation in an analysis of the effects of the right of stoppage in transit in relation to other parties, e.g. the carrier, and it does not reflect the problems fully.

I call into question the need for a right of stoppage in transit. There is still a need for the rules for suspending performance. These rules can be seen as a complement to the principle of simultaneous exchange.

However, I am more doubtful about the actual right of stoppage in transit. If it is to remain, the rules must be designed so that the carrier is not faced with the dilemma of competing claims: one from the seller and one from the consignee.

This change would take place most appropriately by the rules being designed in such a way that it is clearly stated that the seller is permitted to exercise the right of stoppage in transit only if he or she is also entitled to disposal of the goods according to the rules laid down in transport laws. Such an arrangement assumes changes in the rules laid down in the Sale of Goods Act and the transport laws.

Förkortningar

Förkortning	*Står för*
AfS	Arkiv for Sjørett (Oslo 1955-1976)
Avd.	Avdelning
Avtalslagen	Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
Appel.	Appellationsdomstol
BdT	Bulletin des transports
Bet.	Betänkande
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
1989 års bärgningskonvention	1989 års internationella konvention om bärgning (International Convention on Salvage 1989)
CFR	Kostnad och frakt (Cost and Freight)
CIF	Kostnad, Försäkring och Frakt (Cost, Insurance and Freight)
CISG	Konvention om internationella köp av lösa saker (Convention on Contracts for the International Sale of Goods)
CIM	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (Règles uniformes Concernant le contrat de transport International ferroviaire des Marchandises)
CMR	Konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route)
CMR-lagen	lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid godsbefordran på väg
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act (i England. I USA US COGSA)
COD	Efterkrav (Cash on Delivery)

Förkortning	*Står för*
Cod. Rat.	Codex rationum (Svea hovrätts huvudarkiv)
COTIF	Fördraget om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires)
D	Digesta
DH	Højesteret (Danmark)
DL	Christian V:s Danske Lov 1683
Ds	Departementsserien
EB	Erläuternde Bemerkungen (Förklarande anmärkningar avseende COTIF)
ECE	United Nation Economic Commission for Europé
ETL	European Transport Law
FBL	Negotiable FIATA Combined Transport Document
FH	Högsta domstolen (Finland)
FIATA	Internationella speditörorganisationen (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés)
JFT	Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
FOB	Fritt ombord (Free on Board)
Förmånsrättslag	Förmånsrättslag (1970:979)
Godtrosförvärvslag	Lag (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre
Haag-Visbyreglerna	1924 års internationella konvention rörande konossement med ändringar som skett genom 1968 och 1978 års protokoll (1968 protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924)
Hamburgreglerna	1978 års FN-konvention om sjötransporter av gods (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)
HD	Avgöranden av Högsta domstolen i Finland (Korkeimman Oikeuden Ratkaisuja)
HNN	Hovrätten för Nedre Norrland
HovR	Hovrätt
HP	Højesterets Voteringsprotokol
HVS	Hovrätten för Västra Sverige
HSB	Hovrätten över Skåne och Blekinge
IATA	International Air Transport Association
ICLQ	International and Compartive Law Quarterly

Förkortning	*Står för*
INCOTERMS	Internationella handelstermer (International comercial terms)
Inst.	Institutiones
JA	Schmidt's Juridiskt Arkiv
JBL	Journal of Business Law
JD	Juristens Domssamling
J.M.L.C.	Journal of Maritime Law and Commerce
Ju	Justitiedepartementet
JV	Jussens venner
Järnvägstrafiklag	Järnvägstrafiklag (1985:192)
1925 års järnvägstrafikstadga	Järnvägstrafikstadga (1925:348)
1966 års järnvägstrafikstadga	Järnvägstrafikstadga (1966:202)
Konsumentköplag	Konsumentköplag (1990:932)
Köplag	Köplag (1990:931)
Lagvalslag	Lag (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker
LHS	Landsover- samt Hof- og Statsrettsdomme
LJ	Liikenneministeriön julkaisuja (Trafikministeriets skriftserie i Finland)
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LOF	Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement
LoR	Lov og Rett
LU	Riksdagens lagutskott
Lösöresköpslag	Lag (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva
MarIus	Sjö- och transporträttslig tidskrift utgiven av Sjørettsfondet, Oslo
Montrealkonventionen	Konventionen om unifiering av vissa regler för internationell luftbefordran undertecknad den 28 maj 1999. (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (1900-)
NH	Høyesterett (Norge)
N.J.A.	Nyt Juridisk Arkiv (1812-1820 Danmark)
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv, Avd. I (1874 – Sverige)
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv, Avd. II (1874 – Sverige)
NJM	Förhandlingar på Nordiskt Juristmöte

Förkortning	*Står för*
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NSAB	Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser
NT	Naumanns Tidskrift för lagstiftning, lagskipning och förvaltning
NU	Nordisk utredningsserie
NV	Norsk voldgiftsdom (skiljedom)
OGH	Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
OTIF	Mellanstatliga organisationen för internationella järnvägstransporter (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires)
Ot.prp.	Odelstingets proposisjon
OTT-konventionen	Förenta nationernas konventionen om terminaloperatörers ansvar vid internationell handel (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1994)
Para.	Paragraph (i hänvisningar till engelskspråkiga verk)
PECL	Principels of European Contract Law
Prop.	Proposition (före år 1974 Kungl. Maj:ts och därefter regeringens)
RA	Riksarkivet
RabelZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
Rep. Serv.	Reporting Servicie (UCC)
RH	Rättsfall från hovrätterna
RiC	Rättsinformation Serie C, Riksskatteverket
Rn.	Randnummer (i hänvisningar till tyskspråkiga verk)
RP	Regeringens proposition (i Finland)
rskr.	Riksdagskrivelse
Rt.	Norsk Retstidende
SALJ	The South African Law Journal
Saml.	Samling
SAS	Scandinavian Airlines System
SFS	Svensk författningssamling
SH	Högsta domstolen (Sverige)
SJF	Statens järnvägars författningssamling

Förkortning	*Står för*
Sjölag	Sjölag (1994:1009)
1667 års sjölag	Karl XI sjölag av den 12 juni 1667
1864 års sjölag	Sjölag given den 23 februari 1864
1891 års sjölag	Sjölag (1891:35 s. 1) den 12 juni 1891
Skandinavisk köplag	Lag (1905:37) om köp och byte
Skuldebrevslag	Lag (1936:81) om skuldebrev
SMA	Society of Maritimes Arbitrators (USA)
SOU	Statens Offentliga Utredningar
STLI	Shipping and Transport Lawyer International
SvJT	Svensk Juristtidning
SøHa	Sø- og Handelsretten (Danmark)
TECLF	Tulane European Civil Law Forum
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
TranspR	Transportrecht. Zeitschrift für das gesamte Recht der Güterbeförderung, der Spedtion, der Versicherungen des Transports, der Personenbeforderung, der Reiseveranstaltung
UCC	Uniform Commercial Code
UfR	Ugeskrift for Retsvæsen, afd. A rättsfall, B artiklar. Utan angivande av bokstav avses afd. A.
ULIS	Konvention om enhetlig lag om internationella köp av lösa saker (Uniform Law on the International Sale of Goods).
UNCITRAL	Förenta nationernas handelskommission (United Nations Commission on International Trade Law)
UNIDROIT	Internationella Institutet för Unifiering av Privaträtten (International Institute for the Unification of Private Law)
Unidroit principles	Unidroit principles of International Commercial Contracts
Uniforma köplagen	Se ULIS
UNILEX	International case law & bibliografy on the UN Convention on Contracts for the Internationel Sale of Goods. Ed. M.J. Bonell
USC	United States Code

Förkortning	*Står för*
Warszawasystemet	Systemet omfattar Warszawakonventionen (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) varmed förstås konvention rörande vissa gemensamma bestämmelser för internationell luftbefordran den 12 oktober 1929 jämte revisioner genom Haagprotokollet avslutat i Haag den 28 september 1995, Guatemalaprotokollet avslutat i Guatemala City den 8 mars 1971 och Montrealprotokollen 1-4 avslutade i Montreal den 25 september 1975 samt Guadalajarakonventionen varmed avses konventionen om internationell luftbefordran som utförts av annan än den avtalsslutande fraktföraren undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961.
Virkesmärkningslag	Lag (1944:302) om köpares rätt till märkt virke
VL	Vestre landsret (Danmark)
Vägtransportlag	Lag (1974:610) om inrikes vägtransporter
ZintEisenb.	Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr/Bulletin des transports internationaux ferroviaires (Tvåspråkig tidskrift som utges av Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern)
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
ØL	Østre landsret (Danmark)
NL 92	Allmänna leveransbestämmelser (NL92) för leverans av maskiner samt annan mekanisk, elektrisk och elektronisk utrustning inom och mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige. Utgivna 1992.
UCP 500	ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (Publication N° 500)

Källförteckning

Officiella publikationer

Betänkanden och utländska officiella källor

Citeras som	*Står för*
Betænkning 1215/1991	Befordring af gods: 2. Betænkning afgivet af Sølovsudvalget. København: Statens Informationstjeneste, 1991. (Betænkning; nr 1215)
Betænkning 845/1978	Betænkning om forbrugerkøb. København: Direktoratet for Statens Indkøb, 1978. (Betænkning; nr 845)
Betænkning nr 857/1978	Betækning fragtavtaler ved indenlendsk vejtransport. København: Statens Informationstjeneste, 1978. (Betænkning; nr 857)
Betænkning 319/1962	Betænkning angående fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej. København: Statens Trykningskontor, 1962. (Betænkning; nr 319)
Betänkande kreditlagstiftningen 1854	Betänkande och förslag till ändringar i kreditlagstiftningen. Avgivet av kreditlagskommitterade den 13 februari 1854
Betänkande 1887	Betänkande och förslag afgivna den 22 februari 1887 af den kommité, åt hvilken Kongl. Maj:ts beslut den 8 september 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen (1882 års sjölagskommitté)
Köplagskommitténs betänkande 1973:12	Köplagskommitténs betänkande. Helsingfors, 1973. (Komiteanmietintö; 1973:12)
Ds Ju 1981:2	Rätt att sälja kvarlämnat gods. Stockholm: Liber Förlag/Allmänna förl., 1981. (Ds Ju 1981:2)
Ds Ju 1983:12	Internationell järnvägsbefordran m.m.: 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF). Stockholm: Liber Förlag/Allmänna förl., 1983. (Ds Ju 1983:12) Se Weidstam i Ds Ju 1983:12
Ds Ju 1985:3	Flygfraktförares ansvar för passagerare och gods Stockholm: Liber Förlag/Allmänna förl., 1985. (Ds Ju 1985:3)

Citeras som	*Står för*
Förslag till allmän civillag 1826	Lagkommitténs förslag till allmän civillag. Avgivet den 1 augusti 1826. Stockholm, 1826
Förslag till handelsbalk och utsökningsbalk 1850	Lagberedningens förslag till handelsbalk och utsökningsbalk m.m. avgivet den 28 oktober 1850. Stockholm, 1850
Förslag till konkurslag 1859	Förslag till konkurslag samt förändrad lagstiftning i andra därmed sammanhanghängande ämnen. Avgivet Stockholm, juli 1859
Förslag till lag om köp och byte 1894	Förslag till lag om köp och byte äfvensom till andra därmed sammanhängande författningar avgivet av nya lagberedningen. Stockholm, 1894.
Förslag till avtalslag	Förslag till lag om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område. Lag om avbetalningsköp m.m. avgivna den 31 jan 1914. Stockholm, 1914
Förslag till sjölag 1847	Sjölagskommitténs Förslag till sjölag och Reglemente för handelssjöfarten. Stockholm: Nordstedt & Sön, 1847
Instilling I 1964	Instilling I om lovgivning vedrørende fragtavtaler om godsbefordring ved kjøretøy på veg. Oslo, 1964
Justitieministeriets publikation 13/1977	Förslag till köplag. Lagstiftningsenheten vid justititieministeriet publikation 13/1977
Lovforslag nr 129/93-94	Lovforslag nr L 129/1993-94 fremsat den 15. december 1993 af industriministeren med forslag til sølov. København, 1993
LJ 56/93	Befordran av gods till sjöss. Förslag till revision av 4 kap. sjölagen. Helsinki: Liikenneministeriö, 1993 (Liikenneministeriön julkaisuja; 56/1993)
NU 1961:6	Gemensam lagstiftning i rättstillämpningen. Stockholm: Liber, 1961. (NU 1961:6)
NU 1984: 5	Nordiska köplagar : förslag av den nordiska arbetsgruppen för köplagstiftning. Stockholm: Liber, 1985. (NU 1984:5)
NOU 1972:11	Godsbefordring til sjøs: utkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring av gods til sjøs: innstilling X fra Utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomitéen). Oslo: Universitetsforlaget, 1972. (Norges offentlige utredninger; NOU 1972:11)
NOU 1972:20	Gjeldsforhandling og konkurs / Konkurslovutvalget. Oslo: Universitetsforlaget, 1972. (Norges offentlige utredninger; NOU 1972:20)
NOU 1976:34	Lov om kjøp / Kjøpslovutvalget. Oslo: Universitetsforlaget, 1976. (Norges offentlige utredninger; NOU 1976:34)
NOU 1993:36	Godsbefordring til sjøs: utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen). Oslo: Statens forvaltningstjeneste, 1993. (Norges offentlige utredninger; NOU1993:36)

Citeras som	*Står för*
Ot.prp. nr 55 (1993-94)	Ot.prp. nr 55 (1993-1994) om lov om sjøfarten
Ot.prp. nr 50 (1980-81)	Ot.prp. nr 50 (1980-1981) A) lov om gjeldforhandling og konkurs B) lov om fordringhavernes dekningsrett C) lov om ikrafttredelse av ny gjeldsforhandlings- och konkurslovgivning m.m.
Ot.prp. nr 65 (1986-87)	Ot.prp. nr 65 (1986-1987) A) Kjøpslov B) Lov om samtykke til ratifikation av FN-konvnesjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp
RP 62/94	Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till sjölag och därtill hörande lagar 1994- RP 62
SOU 1935:14	Lagberedningens förslag till lag om skuldebrev m.m. Stockholm: Nord. bokh., 1935. (Statens offentliga utredningar; 1935:14)
SOU 1936:17	Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m.m. Stockholm: Nord. bokh., 1936 (Statens offentliga utredningar; 1936:17)
SOU 1936:54	Förslag till lag om befordran med luftfartyg m.m. Stockholm: Nord. bokh., 1936. (Statens offentliga utredningar; 1936:54)
SOU 1966:36	Vägfraktavtalet I: internationell befordran. Stockholm: Norstedt, 1966. Statens offentliga utredningar; 1966:36)
SOU 1970:74	Registrering av fartyg, sjöpanträtt och fartygshypotek och partrederi. Stockholm: Norstedt, 1970. Statens offentliga utredningar; 1970:74)
SOU 1971:45	Utsökningsrätt XI. Stockholm: Norstedt, 1971. Statens offentliga utredningar; 1971:45)
SOU 1972:10	Godsbefordran till sjöss. Stockholm: Norstedt, 1972. (Statens offentliga utredningar; 1972:10)
SOU 1972:24	Vägfraktavtalet II: förslag till lag om vägfraktavtal. Stockholm: Norstedt, 1972. (Statens offentliga utredningar; 1972:24)
SOU 1972:28	Konsumentköplag. Stockholm: Liber, 1972. (Statens offentliga utredningar; 1972:28)
SOU 1974:55	Utsökningsrätt XIII Promulgationslag till utsökningsbalk m.m. Lösöreköp. Stockholm: Allmänna förlaget, 1974. (Statens offentliga utredningar; 1974:55)
SOU 1976:66	Köplag. Stockholm: Liber, 1976. (Statens offentliga utredningar; 1976:66)
SOU 1980:37	Ny järnvägslagstiftning II Förslag till järnvägstrafiklag m.m. Stockholm: Nordstedt, 1980. (Statens offentliga utredningar; 1980:37)
SOU 1984:25	Ny konsumentköplag. Stockholm: Liber, 1984. (Statens offentliga utredningar; 1984:25)

Citeras som	*Står för*
SOU 1988:63	Kommission och dylikt: sakrättsliga frågor vid kommission, återtagandeförbehåll, konsignation, legotillverkning och kommissionärsbolag. Stockholm: Allmänna förlaget, 1988. (Statens offentliga utredningar; 1988:63)
SOU 1990:13	Översyn av sjölagen 2. Godsbefordran till sjöss. Stockholm: Allmänna förlaget, 1990. (Statens offentliga utredningar; 1990:13)
SOU 1995:11	Nya konsumentregler. Stockholm: Fritze, 1995. (Statens offentliga utredningar; 1995:11)
SOU 1999:1	Nya förmånsrättsregler. Stockholm: Fakta info direkt, 1999. (Statens offentliga utredningar; 1999:1)
Udkast till kjøbelov 1988	Udkast till kjøbelov. Bearbejdet af Justitsministeriets Købelovsudvalg på grundlag av NU 1984:5, afsluttet 1988

Riksdagstryck

Citeras som	*Står för*
Propositioner	
Prop. 1817/18:18	Kungl. Maj:ts proposition 1817/18:18, Bihang till Riksståndens protokoll 1817/1818, 1:a saml., nr 18
Prop. 1862/63:81	Kungl. Maj:ts proposition 1862/63:81. Bihang till Riksståndens protokoll 1862/63, 1 saml., 1 avd., 2 bd, nr 81
Prop. 1905:27	Kungl. Maj:ts proposition 1905:27 med förslag till lag om köp och byte av lös egendom m.m.
Prop. 1937:4	Kungl. Maj:ts proposition 1937:5 med förslag till lag om befordring med luftfartyg m.m.
Prop. 1944:201	Kungl. Maj:ts proposition 1944:201 med förslag till lag om köpares rätt till märkt virke
Prop. 1960:34	Kungl. Maj:ts proposition 1960:34 med förslag till godkännande av ändring i internationella luftbefordringskonventionen
Prop. 1966:93	Kungl. Maj:ts proposition 1966:93 med förslag till lag om ändring i lagen om befordring med luftfartyg m.m.
Prop. 1968:132	Kungl. Maj:ts proposition 1968:132 med förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till CMR
Prop. 1973:42	Kungl. Maj:ts proposition 1973:42 Sjöpanträtt och skeppshypotek
Prop. 1973:137	Kungl. Maj:ts proposition 1973:137 Gods- och passagerarbefordran till sjöss
Prop. 1973:167	Kungl. Maj:ts proposition 1973:167 med förslag till lag om exekutiv försäljning av skepp m.m.

Citeras som	*Står för*
Prop. 1974:33	Kungl. Maj:ts proposition 1974:33 med förslag till lag om inrikes vägtransport
Prop. 1983/84:117	Regeringens proposition 1983/84:117 med förslag till järnvägstrafiklag m.m.
Prop. 1984/85:105	Regeringens proposition 1985/86:105 med förslag till lag om ändring i luftfartslagen
Prop. 1984/85:124	Regeringens proposition 1984/85:124 internationella faderskapsfrågor
Prop. 1986/87:128	Regeringens proposition 1986/87:128 om internationella köp
Prop. 1988/89:76	Regeringens proposition 1988/89:76 Ny köplag
Prop. 1989/90:89	Regeringens proposition 1989/90:89 Ny konsumentköplag
Prop. 1993/94:195	Regeringens proposition 1993/94:195 om ny sjölag
Prop. 1997/98:14	Regeringens proposition 1997/98:14 Romkonventionen – Tillämplig lag för avtalsförpliktelser.
Utskottsbetänkanden	
Bet. 1817/18:LU83	Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1817/1818, 7 saml., nr 83
Bet. 1828/29LU62.	Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1828/29, 7 saml., 1 avd., nr 62.
Bet. 1857/58:LU65	Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1857/58, 7 saml, 1 avd., nr 65
Bet. 1859/60LU33	Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1859/60, 7 saml., 1 avd., nr 33
Bet. 1859/60LU48	Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1859/60, 7 saml., 1 avd., nr 48
Bet. 1859/60LU58	Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1859/60, 7 saml., 1 avd., nr 58
Bet. 1905:LU50	Lagutskottets betänkande om ny köplag
Bet. 1993/94LU31	Lagutskottets betänkande om ny sjölag

Nytt Juridiskt arkiv, avd. II

Citeras som	*Står för*
NJA II 1891 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1891 nr 1. Sjölagen av den 12 juni 1891.
NJA II 1901 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1901 nr 1. Förslag till lag om köp och byte.
NJA II 1906 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1906 nr 1. Ny lagstiftning om köp och byte.

Citeras som	*Står för*
NJA II 1932 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1932 nr 1. Ny lagstiftning om upplagshus och upplagsbevis
NJA II 1936 nr 3	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1936 nr 3. 1936 års sjölagsändringar
NJA II 1938 nr 5	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1936, nr 5. Lag om befordran med luftfartyg.
NJA II 1943 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1943 nr 1. Den nya rättegångsbalken
NJA II 1960 nr 2	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1960 nr 2. Ny lagstiftning om befordran med luftfartyg
NJA II 1967 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1967 nr 1. Ändringar angående befordran med luftfartyg
NJA II 1969 nr 2	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1969 nr 2. Fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg
NJA II 1975 nr 1	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1975 nr 1. Lag om inrikes vägtransport.
NJA II 1985 nr 18:9	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1985 nr 18:9. Lag om ändring i luftfartslagen
NJA II 1994 nr 24	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. II 1994 nr 24. Sjölag

Förarbeten internationella överenskommelser

Citeras som	*Står för*
CMI Yearbook 2000	Yearbook =Annuaire 2000. Singapore I. Documents for the Conference. Singapore: CMI, 2000
CMR Förarbeten	TRANS/WP9/11, TRANS/WP9/32, TRANS/WP9/35
Förarbeten Bagge	Algot Bagges förarbeten till CMR. Tre pärmar med förarbeten till CMR utförda i huvudsak inom UNIDROIT. Göteborg: Opublicerat. 1948-1951
Procès-Verbaux	II Conférénce international de Droit Privé Aérien. 4-12 Octobre 1929 Varsovie. Procès-Verbaux. Warszawa: OACI, 1930
O.R.	United Nations Conference on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna, 10 March –11 April 1980), Official Records. New York: United Nations, 1981
Records and Documents	Diplomatic Conference on the Unification of Law Governing the international Sale of Goods. Records and Documents of the Conference (1966). Volume I-II. Haag: Government Printing Office, 1966
Travaux Préparatoires of the HagueVisby Rules	The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the HagueVisby Rules. Antwerpen: CMI, 1997

Citeras som	*Står för*
Utkast 1935	Projet d'une loi internationale sur la vente i *L'Unification du droit. Projets et Conventions* Rome: UNIDROIT, 1948
Utkast 1939	Acte Finale de la Conférence sur un Projet d'une loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels i *L'Unification du droit. Projets et Conventions.* Rome: UNIDROIT, 1954
Utkast 1956	Projet de loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels. Texte élaboré par la Commission Spéciale i *L'Unification du droit. Projets et Conventions.* Rome: UNIDROIT, 1957
Utkast 1963	Projet de loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, texte des articles modifiés selon les proposition de la Commission Spéciale i *L'Unification du droit. Projets et Conventions.* Rome: UNIDROIT, 1964
Yearbook I	United Nations Commission on International Trade Law: Yearbook. Volume I: 1968-1970. New York: United Nations, 1971
Yearbook V	United Nations Commission on International Trade: Yearbook. Law Volume V: 1974. New York: United Nations, 1975
Yearbook VI	United Nations Commission on International Trade Law: Yearbook. Volume VI: 1975. New York: United Nations, 1976
Yearbook VII	United Nations Commission on International Trade Law: Yearbook. Volume VII: 1976. New York: United Nations, 1977
Yearbook VIII	United Nations Commission on International Trade Law: Yearbook. Volume VIII: 1977. New York: United Nations, 1978
Yearbook IX	United Nations Commission on International Trade Law: Yearbook. Volume IX: 1978. New York: United Nations, 1981

Litteratur

Citeras som	*Står för*
Aagesen i NJM 1878	Aagesen, A. "Om nogle ve konnossementer forekommende retsforhold med særligt hänsyn til dansk ret" i *NJM* 1878, bilaga II
Aarino	Aarnio, Aulis. *The Rational as Reasonable. A treatise on Legal Justification.* Dordrecht: Reidel, 1987
Aarnio, Reason and authority	Aarnio, Aulis. *Reason and authority. A treatise on the Dynamic Paradigm of Legal Dogmatics.* Aldershot: Ashgate, 1997
Abbott on shipping	[Abbott], Charles, Lord Tenterden. *Treatise of the Law relative to Merchant shipping & Seamen.* 14th ed. by James Perronet Aspinall, Butler Aspinall & Hubert Stewart Moore. London: Shaw & Sons, 1901
Abraham I	Scleicher, Rüdiger, Reymann, Friedrich & Abraham, Jürgen. *Das Recht der Luftfahrt I.* 3 Aufl. Berlin: Carl Heymans Verlag, 1960.
Adlercreutz	Adlercreutz, Axel. *Avtalsrätt I.* 11 uppl. Lund: Juristförlaget. 2000
Afzelius i NJM 1884	Afzelius, Ivar. "På hvilka grunder bör en för Danmark, Norge och Sverige gemensam konnosementslagstiftning byggas?" i *NJM* 1884, bilaga II
Almén	Almén, Tore. *Om köp och byte av lös egendom.* 4 uppl. ombesörjd av Rudolf Eklund. Stockholm: Norstedt, 1960
Almgren i Minnesskrift till Hult	Almgren, Göran. "Pantsättning genom överlämnande av nycklar" i *Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult.* Stockholm: Almqvist & Wiksell, 1960
Andersson	Andersson, Håkan. *Skyddsändamål och adekvans. Om skadeståndsansvarets gränser.* Uppsala: Iustus, 1993
Andersson i Retorik och rätt	Andersson, Håkan. "Topisk retorik inom juridiken" i *Retorik och rätt.* under redaktion av Mikael Mellqvist och Mikael Persson. Uppsala: Iustus, 1994
Andersson, Positivism kontra hermeneutik	Andersson, Sten. *Positivism kontra hermeneutik.* Göteborg: Bokförlaget Korpen, 1979
Arnesdotter	Arnesdotter, Ingrid. *Om betalningsinställelse och offentligt ackord.* Stockholm: Norstedt, 1982
Arnesdotter, Moderna betalningsmetoder	Arnesdotter, Ingrid. *Moderna betalningsmetoder – betalning och girering.* Stockholm: Nerénius & Santerus, 1996
Arnholm, Panteretten	Arnholm, Carl Jacob. *Panteretten*, 3 utg. Oslo: Tanum Forlag, 1962
Arnt Nielsen	Arnt Nielsen, Peter. *International privat- og procesret* København: Jurist- og Økonomforbundet, 1997

Citeras som	*Står för*
Atiyah	Atiyah, Patrick Selim. *Sale of goods.* 8th ed. London: Pitman, 1990
Baatz i STLI 2000	Baatz, Yvonne. "Forged bills and exclusion clauses" i *STLI* 2000 s. 12-13
Bagge PM	Bagge, Algot. "P.M. ang. virkesförvärvares skydd i viss fall mot överlåtarens borgenärer" i bilaga A till prop. 1944:201.
Beck-Friis	Beck-Friis, Mårten. *Elektroniska konossement.* Lund: Beck-Fris (Examensarbete 20 poäng Lunds universitet), 2001
Beckman, Finlands sjölag	Beckman, Rudolf. *Finlands sjörätt: föreläsningar.* Helsingfors: Söderström & Co. förlagsaktiebolag, 1940
Bengtsson i JT 1990/91	Bengtsson, Bertil, "Hävningsrätt i nytt läge?" i *JT* 1990/91 s. 579-591
Bengtsson, Hävningsrätt	Bengtsson, Bertil. *Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott.* Stockholm: Norstedt, 1967
Benjamin	Benjamin, Judah Philip. *Benjamin's sale of goods.* 5th ed. by A.G. Guest ...[et al.]. London: Sweet & Maxwell, 1997
Bennet i Bianca & Bonell	Bennet, H.T. i Bianca & Bonell (se under Bianca & Bonell)
Bennett	Bennett, W.P. *The history and present position of the Bill of Lading as a Title to Goods.* Cambridge: University Press, 1914
Berg i JV 1999	Berg, Borgar Høgetveit. "Rettsvern for lausøyrekjøp – avtale eller overlevering (tradisjon)?" i *JV* 1999 s. 1-30
Bergem & Rognlien	Bergem, John Egil & Rognlien, Stein. *Kjøpsloven 1988 og FN-konvensonen 1980 om internasjonale løsørekjøp.* 2 utg. Oslo: Juridisk forlag, 1995
Bergström	Bergström, Lars. *Grundbok i värdeteori.* Stockholm: Thales, 1990
Bernits i TSA 1974	Bernitz, Ulf. "Rättsvetenskapen och lagstiftningen. Reflektioner om civilrättsvetenskapens funktion och uppgifter i dagens läge" i *TSA* 1974 s. 1-4
Bernt & Doublet	Bernt, Jan Fridthjof & Doublet, David R. *Vitenskapsfilosofi for jurister – en innføring.* Bergen: Fagbokforlaget, 1998
Bianca & Bonell	Bianca, C.M. & Bonell, M.J. *Commentary on the International Sales Law, the 1980 Vienna sales convention.* Milan: Giuffrè, 1987
Bogdan	Bogdan, Michael. *Svensk internationell privat- och processrätt.* 5 uppl. Stockholm: Norstedt, 1999
Bogdan, Comparative law	Bogdan, Michael. *Comparativ law.* Stockholm: Fritze, 1994
Bogdan, Utrikeshandeln	Bogdan, Michael. *Utrikeshandelns civilrättsliga grundproblem.* 2 uppl. Stockholm: Fritze, 1994
Boman i FT 1977	Boman, Robert. "Belagd utländsk påverkan på konkursrättens område under tiden 1800-1918" i *FT* 1977 s. 84-95

Citeras som	*Står för*
Bomgren i SvJT 1942	Bomgren, Gunnar. "Utgör köparens insolvens antecipe-rad mora?" i *SvJT* 1942 s. 289-299
Bools	Bools, Michael D. *The bill of lading. A document of title to goods. An anglo-american comparison.* London: LLP, 1997
Bredholt, Martens & Philip	Bredholt, Jørgen, Martens, Jesper & Philip, Allan. *Søloven med kommentarer.* 3 udg. København: Jurist- og Økonom-forbundets Forlag, 2001
Brice	Brice, Geoffrey. *Maritme Law of Salvage.* 3rd ed. London: Sweet & Maxwell, 1999
Bruun & Wilhelmsson i SvJT 1983	Bruun, Niklas & Wilhelmsson, Thomas. "Rätten, moralen och det juridiska paradigmet" i *SvJT* 1983 s. 701-713
Brækhus & Hærem	Brækhus, Sjur & Hærem, Alex. *Norsk tingsrett.* Oslo: Universitetforlaget, 1964
Brækhus i AfS 2	Brækhus, Sjur. "Bortfrakterens ansvar for utlevering av last til ulegitimert mottager" i *AfS* 2 (1954-1957) s. 141-159
Brækhus, Omsetning og kreditt	Brækhus, Sjur. *Omsetning og kreditt 2. Pant og annen realsikkerhet.* 2 utg. Oslo: Universitetsforlag, 1994
	Omsetning og kreditt 3 og 4. Omsetningskollisjoner I og II. Oslo: Universitetsforlaget, 1998
Bull	Bull, Hans Jacob. *Innføring i veifraktrett.* 2 utg. Oslo: Tano Aschehoug, 2000
von Caemmerer & Schlech-triem	von Caemmerer, Ernst & Schlechtriem, Peter (hrsg.). *Kommentar zum Einheitlichen UN-Kaufrecht.* 2 Aufl. München: Beck, 1995
Cameron	Cameron, Rondo. *A concise Economic History of the World.* 3rd ed. Oxford: Oxford University Press, 1997
Carlsson i SvJT 1924	Carlsson, Gustaf. "Några ord om en föreslagen ändring i 39-40 §§ köplagen" i *SvJT* 1924 s. 65-72
Carstensen	Carstensen, Vagn. *Ting og sager.* København: Akademisk Forlag, 1982-1984
	1. Løsørekøberens retsstilling overfor sælgerens kreditorer. 1982. *2. Løsøresælgerens sikkerhed i salgsgenstanden.* 1984
Carver	*Carver's carriage by sea.* 13th ed., by Raoul Colinvaux. London: Stevens & sons, 1982
Cashmore	Cashmore, Chris. *Parties to a contract of carriage, or who can sue on a contract of carriage of goods?* London: LLP, 1990
Chandler i Transfer of Ownership	Chandler, George F. "France" i *Transfer of ownership in International Trade.* Ed. by Alexander von Ziegler...[et al.]. London/Kluwer/Paris: ICC Publishing, 1999 s. 415-429
Christensen i TfR 1996	Christensen, Anna. "Skydd för etablerad position – ett normativt grundmönster" i *TfR* 1996 s. 519-574

Citeras som	*Står för*
Christensen	Christensen, Anna. *Studier i köprätt.* Stockholm: Norstedt, 1970
Claringbould i Theunis	Claringbould, M.H. "The right of the carrier by road to retain goods" i Theunis. (se under Theunis)
Clarke	Clarke, Malcolme A. *International carriage of goods by road: CMR.* 3rd ed. London, Sweet & Maxwell, 1997
Cohn i ICLQ 1974	Cohn, E.J. "The defence of the uncertainty: a study in the interpretation of the uniform law on international sales act 1967" i *ICLQ* 1974 s. 520-538
Cordes & Senseng	Cordes, Jørg & Senseng, Laila. *Hovedlinjer i internasjonal privatrett.* Oslo: Cappelen akademisk forlag, 1999
Dahlström	Dahlström, Johannes N. *Den svenska privata sjörätten.* Stockholm: Häggströms, 1882
Damsbo i UfR 1978 B	Damsbo, Ole. "Standsningsret, tillbageholdsret og panteret i speditionsforhold" i *UfR* 1978 B s. 177-184
Debattista	Debattista, Charles. *The Sale of Goods Carried by Sea.* 2nd ed. London: Butterworths, 1998
Debattista i Transfer of ownership	Debattista, Charles. "England" i *Transfer of ownership in International Trade.* Ed. by Alexander von Ziegler...[et al.]. London/Kluwer/Paris: ICC Publishing, 1999 s. 129-154
Debattista i Essays in honor of Tiberg	Debattista, Charles. "The seller's right of stoppage in goods carried by sea – the carrier's dilemma" i *Essays in honour of Hugo Tiberg.* Stockhom: Juristförlaget, 1993 s. 181-192
Diamond	Diamond, Anthony. "The Hague-Visby Rules" i *The Hague-Visby Rules and the Carriage of Goods by Sea Act, 1971: a one-day seminar.* London: LLP, 1977
Dotevall	Dotevall, Rolf. *Mellanmannens kunskap och huvudmannens bundenhet.* Stockholm: Norstedt, 1998
Doublet & Bernt	Doublet, David R. & Bernt, Jan Fridthjof. *Retten og vitenskapen.* 2 utg. Bergen: Alma Mater, 1993
Doublet i TfR 1989	Doublet, David R. "Hermeneutikken og rettsvitenskapen." i *TfR* 1989 s. 589-612
Dölle, Einheitskaufrecht	Dölle, Hans (hrsg). *Kommentar zum Einheitlichen Kaufrecht. Die Haager Kaufrechtsübereinkommen vom 1. Juli 1964.* München: Beck, 1976
Eek	Eek, Hilding. *Lagkonflikter i tvistemål I.* Stockholm: Norstedt, 1972
Eek, Bring & Hjerner	Eek, Hilding, Bring, Ove & Hjerner, Lars. *Folkerätten.* 4 uppl. Stockholm: Norstedt, 1987
Ekeberg	Ekeberg, Birger. *Om säljarens stoppningsrätt enligt sjölagen.* Uppsala: Alqvist & Wiksell, 1905

Citeras som	*Står för*
Ekelund i CMR-seminarium	Ekelund, Per. "Konflikten mellem speditørens panteret og sælgerens standsningsret" i *CMR – ett seminarium i vägtransporträtt.* (ed) Mats Tullberg. Stockholm: Jure, 2000 s. 60-68
Ekelund, NSAB	Ekelund, Per. *NSAB. Nordisk Speditørforbunds almindelige bestemmelser for spedition, transport og oplagring.* Københavns, Jurist- og Økonomfobundets Forlag, 1991
Ekelund, Transportaftaler	Ekelund, Per. *Transportaftaler – en introduktion til den almindelige transportjura.* 2 udg. Københavns: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1997
Ekelöf i TfR 1945	Ekelöf, Per Olof. "Juridisk slutledning och terminologi" i *TfR* 1945 s. 211-272
Ekelöf	Ekelöf, Per Olof. *Är den juridiska doktrinen en teknik eller en vetenskap?* Lund: Glerup, 1951
Ekelöf, Rättegång I	Ekelöf, Per Olof & Boman Robert, *Rättegång, 1 häftet.* 7 uppl. Stockholm: Norstedt, 1990
Ekelöf, Rättegång IV	Ekelöf, Per Olof & Boman Robert, *Rättegång, 4 häftet.* 6 uppl. Stockholm: Norstedt, 1992
Eklund i SvJT 1942	Eklund, Rudolf. "Något om säljares leveransskyldighet vid köparens insolvens" i *SvJT* 1942 s. 664-671
Elmelund m.fl.	Elmelund, Nils, Hedegaard Kristensen, Lars, Bruun Nielsen, Anne-Dorte & Nørgaard, Jørgen. *Lærebog i dansk og international Køberet.* 2 udg. Københavns: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1996
Elmer & Skovby	Elmer, Michael & Skovby, Lise. *Ejendomsretten 1.* 4 udg. Københavns: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1999.
Eschelsson	Eschelsson, Elsa. *Bidrag till läran om besittning enligt svensk rätt.* Uppsala: Almqvist & Wiksell, 1904
von Eyben	von Eyben, W.E. *Formuerettigheder.* 7 udg. Københavns: Akademisk forlag, 1983
von Eyben, Panterettigheter	von Eyben, W.E. *Panterettigheter.* 8 udg. ved Henning Skovgaard. Københavns: Akademiskt forlag, 1987
Falkanger & Bull	Falkanger, Thor & Bull, Hans Jacob. *Innføring i sjørett.* 5 utg. Oslo: Forsikringsakademiet, 1999
Falkanger, Leie	Falkanger, Thor. *Leie av skib. Rettslige studier i bare-boat certerpartiets problemer.* Oslo: Univeristetsforlaget, 1969
Falkanger, Tingsrett	Falkanger, Thor. *Tingsrett.* 5 utg. Oslo: Universitets-forlaget, 2000
Farnsworth i RabelZ 1966	Farnsworth, E. Allan. "Documentary Drafts under the Uniform Commercial Code" i 30 *RabelZ* 1966 s. 414-433
Fitger, Rättegångsbalken	Fitger, Peter. *Rättegångsbalken.* Stockholm: Norstedt, (Norstedts Laghandböcker, maj 2001)
Flodin & Wikander	Flodin, John & Wikander, Hugo, *Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften.* Stockholm: Norstedt, 1933

Citeras som	*Står för*
Fløistad	Fløistad, Guttorm. *Filosofi og vitenskap fra renessansen til vår egen tid.* Oslo: Universitetsforlaget, 1983
Freise i TranspR 1999	Freise, Rainar. "Die neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999)" i *TranspR* 1999 s. 417-424
Frimuth i Thume	Frimuth, Fritz i Thume (se under Thume)
Frändberg	Frändberg, Åke. *Rättsregel och rättsval. Om rättsliga regel och systemkonflikter i tid och rum.* Stockholm: Norstedt, 1983
Gaarders innføring	Lundgaard, Hans Petter. *Gaarders innføring i internasjonal privatrett.* 3 utg. Oslo:Universitetsforlaget, 2000
Gadamer	Gadamer, Hans-Georg. *Truth and method.* 2nd ed. New York: Continuum, 2000. Translation by Joel Weinsheimer & Donald G. Marshall of Wahrheit und Methode, Gadamers Gesammelte Werke, vol 1
Gaskell	Gaskell, Nicholas. *Bills of Lading: Law and Contracts.* With Regina Asariotis and Yvonne Baatz. London: LLP, 2000
Giemulla & Schmid	Giemulla, Elmar & Schmid, Ronald (ed). *Warsaw Convention.* Annotated by P. Nikolai Ehlers and Wolf Müller-Rostin Hague: Kluwer, 1994 (suppl. 2000).
Giemulla i Giemulla & Schmid	Giemulla, Elmar i Giemulla & Schmid (se under Giemulla & Schmid)
Gilje & Grimen	Gilje, Nils & Grimen, Harald. *Sammhällsvetenskapernas förutsättningar.* Göteborg: Bokförlaget Daidalos, 1992
Glavå	Glavå, Mats. *Arbetsbrist och kravet på saklig grund: en alternativrealistisk arbetsrättslig studie.* Stockholm: Norstedt, 1999
Goedhuis	Goedhuis, Daniel. *La Convention de Varsovie: pour l'unification de certains règles relatives au transport aèrien international 12 octobre 1929.* Haag: Nijhoff, 1933
Goedhuis, Airlegislation	Goedhuis, Daniël. *National Airlegislation and the Warsaw Convention.* Haag: Nijhoff, 1937
Gomard & Rechnagel	Gomard, Bernhard & Rechnagel, Hardy. *International købelov.* København: Jurist og Økonomforbundets Forlag, 1990
Gomard, Tillæg obligationsretten	Gomard, Bernhard. *Tillæg till obligationsretten i en nøddeskal 1 og 3 hæfte.* København: Jurist- og økonomforbundets forlag, 1977
Gorton, Rembursrätt	Gorton, Lars. *Rembursrätt.* Stockholm: Norstedt, 1980
Gorton, Rättsliga ramar	Gorton, Lars. *Rättsliga ramar för internationella affärer: en översikt.* Stockholm: Juristförlaget, 1993
Gorton, Transporträtt	Gorton, Lars. *Transporträtt: en översikt.* Stockholm: Norstedt, 1996
Gram	Gram, F.T.J. *Den private Søret: efter dansk Lovgivning.* København, 1851

Citeras som	*Står för*
Grauers, Fastighetsköp	Grauers, Folke. *Fastighetsköp.* 15 uppl., Lund: Juristförlaget, 2001
Graver i TfR 1994	Graver, Hans Petter. "Hva er rettsvitenskap?" i *TfR* 1994 s. 561-583
Graveson, Cohn & Graveson	Graveson, R.H., Cohn, E.J. & Graveson, Diana. *The uniform laws on international sales act 1967.* London: Butterworths, 1968
Grundvig i UfR 1907 B	Grundvig, L.A. "Hvor langt rækker sælgerens standsningsret efter lov om køb §§ 39 og 41" i *UfR* 1907 B s. 49-53
Grönfors & Hagberg	Grönfors, Kurt & Hagberg, Lennart. *De nordiska speditionsvillkoren.* Göteborg, Gumperts, 1963 (Skrifter / Handelshögskolan i Göteborg; 1963:3) (Skrifter / utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg; 24)
Grönfors i Festskrift till Karlgren	Grönfors, Kurt. "Talerätt och skadeståndsrätt enligt luftbefordringskonventionen" i *Teori och praxis: skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren.* Stockholm: Norstedt, 1964 s. 80-102
Grönfors i Festskrift till Nial	Grönfors, Kurt. "Några synpunkter på tvingande rättsregler i civilrätten" i *Festskrift till Håkan Nial.* Stockholm, Norstedts, 1966 s. 204-225
Grönfors i Festskrift till Rodhe	Grönfors, Kurt. "Dokumentlösa transporter och kreditsäkerhet" i *Festskrift till Knut Rodhe.* Stockholm: Norstedts, 1976 s. 217-234
Grönfors i JFT 1999	Grönfors, Kurt, "Sakbegreppet och sakrätten" i *JFT* 1999 s. 108-127
Grönfors i JT 1991/92	Grönfors, Kurt. "Den konventionsgrundade lagstiftningens problem" i *JT* 1991/92 s. 417-428
Grönfors i JT 1999/00	Grönfors, Kurt. "Ändamål och funktion" i *JT* 1999/00 s. 523-535.
Grönfors, Allmän transporträtt	Grönfors, Kurt. *Allmän transporträtt.* 5 uppl., Stockholm: Norstedts, 1977
Grönfors, Avtal och omförhandling	Grönfors, Kurt. *Avtal och omförhandling.* Stockholm: Nerenius & Santérus, 1995
Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta	Grönfors, Kurt. *Avtalsgrundande rättsfakta.* Stockholm: Nerenius & Santérus, 1993
Grönfors, Avtalslagen	Grönfors, Kurt. *Avtalslagen.* 3 uppl. under medverkan av Rolf Dotevall. Stockholm: Norstedt, 1995
Grönfors, Cargo Key Receipt	Grönfors, Kurt. *Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement.* Göteborg: Akademiförlaget, 1982. (Skrifter / Sjörättsföreningen i Göteborg; 63)
Grönfors, Fraktavtalet	Grönfors, Kurt. *Fraktavtalet under etthundra år.* Göteborg: Akademiförlaget, 1986. (Skrifter / Sjörättsföreningen i Göteborg; 66)

Citeras som	*Står för*
Grönfors, Godsbefordran	Grönfors, Kurt. *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran.* Under medverkan av Lars Gorton. Stockholm, Norstedt, 1982
Grönfors, Inledning	Grönfors, Kurt. *Inledning till transporträtten.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1989
Grönfors, Sea Waybill	Grönfors, Kurt. *Towards Sea Waybills and Electronic Documents.* Göteborg: Akademiförlaget, 1991. (Skrifter / Sjörättsföreningen i Göteborg; 70)
Grönfors, Successiva transporter	Grönfors, Kurt. *Successiva transporter. En studie i transportöransvaret.* Stockholm: Norstedt, 1968
Göranson	Göranson, Ulf. *Traditionsprincipen:. de svenska reglerna om köparens skydd mot säljarens borgenärer i komparativ och historisk belysning.* Uppsala: Iustus, 1985
Göranson i SvJT 1985	Göranson, Ulf. "Utmätning av annans häst: gemensam besittning enligt 4:19 st. 2 utsökningsbalken" i *SvJT* 1985 s. 538-560
Guldimann	Guldimann, Werner. *Internationales Lufttransportrecht.* Zürich: Schulthess & Co, 1965
Hagberg	Hagberg, Erik. *Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten.* 16 uppl. av Afzelius Sjölagen. Stockholm: Norstedts, 1969
Hagstrøm i TfR 1995	Hagstrøm, Viggo. "Kjøpsrettskonvensjon, norsk kjøpslov og internasjonal rettsenhet" i *TfR* 1995 s. 561-588
Hambro	Hambro, C. F. *Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1881
Hammarskjöld	Hammarskjöld, Hjalmar. *Om fraktavtalet och dess viktigaste rättsföljder.* Uppsala: Almqvist & Wiksell, 1886
Hammer	Hammer, Wolf-Henning. *Das Zurückhaltungsrecht gemäss Art. 71 CISG im Vergleich zu den Kaufgesetzen der nordischen Staaten unter Einbeziehung transportrechtlicher Aspekte.* Frankfurt am Main: Peter Lang GmbH, 1999
Harbou & Munch	Harbou, Niels & Munch, Mogens. *Konkursloven nr 51 af 25. marts 1872; Tvangsakkordloven nr 225 af 14. april 1905.* København: Gad, 1962
Hasselberg	Hasselberg, Gösta. *Studier rörande Visby stadslag och dess källor.* Uppsala, 1953
Hawkland	Hawkland, William D. *A transactional guide to the Uniform Commercial Code.* Philadelphia: Aliaba, 1964
Heckscher	Heckscher, I. *Kreditsalget og sælgerends standningsret.* Kjøbenhavn: Philipsen, 1885
Heckscher i UfR 1905 B	Heckscher, I. "Nogle randbemærkninger i anledning av de nordiske udkast till lov om køb" i *UfR* 1905 B s. 1-19
Hedenius	Hedenius, Ingemar. *Om rätt och moral.* Stockholm: Whalström & Widstrand, 1965

Citeras som	*Står för*
Helander	Helander, Bo. *Kreditsäkerhet i lös egendom.* Stockholm: Norstedt, 1985
Hellner & Ramberg	Hellner, Jan & Ramberg, Jan. *Speciell avtalsrätt I. Köprätt.* 2 uppl. Stockholm: Juristförlaget, 1991.
Hellner i Festskrift till Rodhe	Hellner, Jan. "Verkan av insolvens på kontraktsförhållanden" i *Festskrift till Knut Rodhe.* Stockholm: Nordstedt, 1976 s. 235-270
Hellner i Festskrift till Ross	Hellner, Jan. "Syften och uppgifter för rättsvetenskaplig forskning" i *Festskrift till Alf Ross.* København: Juristforbundets forlag, 1969 s. 205-229
Hellner i Symposium	Hellner, Jan. "Civilrättslig forskning" i *Mål och metoder för forskning inom civilrätten: symposium i Stockholm 1973.* Stockholm: Statens råd för samhällsforkning, 1974 s. 117-126
Hellner i TfR 1975	Hellner, Jan. "Civilrättsforskningen och framtiden" i *TfR* 1975 s. 393-401
Hellner i JT 1997/98	Hellner, Jan. "Gammal och ny köprätt" i *JT* 1997/98 s. 353-365
Hellner PM	Hellner, Jan. *P.M. angående ett vid 1964 års köplagskonferens upprättat förslag till enhetlig lag om internationella köp.* Stockholm: Justitiedepartementet, 1966. (Ds Ju 1966:5)
Hellner, Kontraktsrätt	Hellner, Jan. *Speciell avtalsrätt II.*
	Kontraktsrätt. Häfte 1, Särskilda avtal. 3 uppl. Stockholm: Juristförlaget, 1993.
	Häfte 2, Allmänna ämnen. 3 uppl. Stockholm: Juristförlaget, 1996
Hellner, Köprätt	Hellner, Jan. *Köprätt: kortfattad lärobok.* 4. uppl. Stockholm: Norsteds, 1974
Hellner, Lagstiftning	Hellner, Jan. *Lagstiftning inom förmögenhetsrätten.* Stockholm: Juristförlaget, 1990
Helm i Festschrift Hefermehl	Helm, Johann Georg. "Das Dokument des kombinierten Transport – ein neues Wertpapier" i *Strukturen und Entwicklungen im Handels-, Gesellschafts- und Wirtschaftsrecht: Festschrift für Wolfgang Hefermehl.* München: Beck, 1976 s. 57-64.
Hellstenius	Hellstenius, Erik. "Stoppage in transit" i Nordisk skibsrederforenings årsberättelse år 1983. Oslo: Nordisk skibsrederforening, 1983
Herber & Piper	Herber, Rolf & Piper, Henning. *CMR Internationales Straßentransportrecht.* München: Verl. Beck, 1996
Herber i Schlechtriem, English Commentary	Herber, Rolf i Schlechtriem, English Commentary (se under Schlechtriem, English Commentary)
Herre i Studier till minnet av Almén	Herre, Johnny. "Köprättens regler om 'kontroll' över varan" i *Rättsvetenskapliga studier till minnet av Tore Almén.* Uppsala: Iustus, 1999 s. 185-202

Citeras som	*Står för*
Herre, Konsumentköplagen	Herre, Johnny under medverkan av Jan Ramberg. *Konsumentköplagen.* Stockholm: Norstedt, 1998
Hessler i SvJT 1983	Hessler, Henrik. "Svensk rättspraxis: sakrätt 1964-1981" i *SvJT* 1983 s. 161-215.
Hessler	Hessler, Henrik. *Allmän sakrätt: om det förmögenhetsrättsliga tredjemansskyddets principer.* Stockhom: Norstedt, 1973
Heuman, Specialprocess	Heuman, Lars. *Specialprocess: utsökning och konkurs.* 5. uppl. Stockholm: Norstedt, 2000
Hill & Messent	Hill & Messent. *CMR: contracts for the international carriage of goods by road.* 3rd ed. by Andrew Messent and David A. Glass. London: LLP, 2000
Hillgård	Hillgård, Karl. *Bidrag till läran om säljarens stoppningsrätt.* Lund: Glerups, 1923
Hjerner	Hjerner, Lars E. *Främmande valutalag och internationell privaträtt.* Stockholm: Almqvist & Wiksell (distr.), 1956
Hjorth	Hjorth, Mats E:son. *Förfoganderätten till gods under transport.* Göteborg, 1980. Stencil
Holdsworth	Holdsworth, William S. *A history of English law.* London: Sweet & Maxwell, 1936-1972. 17 vol.
Holmbäck	Holmbäck, Åke. *Studier i äldre sjörätt.* Uppsala: Lundquistska Bokhandeln, 1926
Holmbäck, Förutsättningsläran	Holmbäck, Ulf. *Studier i förutsättningslärans terminologi.* Stockholm: Norstedt, 1970
Honnold	Honnold, John O. *Uniform Law for Internationel Sales Under the 1980 United Nations Convention.* 3rd ed. The Hague: Kluwer, 1999
Honnold, Documentary History	Honnold, John O. *Documentary History of the Uniform Law for International Sales.* Deventer: Kluwer, 1989.
Hoppu	Hoppu, Esko. *Handels- och förmögenhetsrätten i huvuddrag.* 2 uppl. översatt av Leif Sevón. Vammala: Kirjapaino Oy, 1985
Huber i Dölle, Einheitskaufrecht	Huber, Ulrich i Dölle, Einheitskaufrecht (se under Dölle, Einheitskaufrecht)
Huber i Festschrift für Weber	Huber, Ulrich. "Right of Stoppage in Transitu und deutches Konkursrecht" i *Festschrift für Friedrich Weber.* Berlin: W de Gruyter, 1975 s. 253- 273
Huber i RabelsZ 1979	Huber, Ulrich. "Der UNCITRAL-enfurf eines Übereinkommens über Internationales Warenkaufverträge" i 43 *RabelsZ* 1979 s. 413-526
Hult	Hult, Phillips. *Lärobok i värdepappersrätt.* 6 uppl., ombesörjd av Henrik Hessler Stockholm: Norstedt, 1969
Hultmark & Ramberg	Hultmark, Christina & Ramberg, Jan. *Inledning till avtalsrätten.* Stockholm: Juristförlaget, 1996

Citeras som	*Står för*
Hultmark i TECLF 1999	Hultmark, Christina. "European and U.S. perspectives on electronic document and electronic signatures" i *TECLF* 1999 s. 123-153
Hultmark, Reklamation	Hultmark, Christina. *Reklamation vid kontraktsbrott.* Stockholm: Juristförlaget, 1996
Hultmark, Upplysningsplikt	Hultmark, Christina. *Upplysningsplikt vid ingående av avtal.* Stockholm: Juristförlaget, 1993
Huston	Huston, John. *Principles of the law of stoppage in transitu, retention and delivery.* London: Stevens & Haynes, 1866
Håstad, Köprätt	Håstad, Torgny. *Den nya köprätten.* 4 uppl. Uppsala: Iustus, 1998
Håstad, Sakrätt	Håstad, Torgny. *Sakrätt avseende lös egendom.* 6 uppl. Stockholm: Norstedt, 1996
Håstad, Studier	Håstad, Torgny. *Studier i sakrätt.* Stockholm: Norstedt, 1980
Håstad, Säljarens upplysningsplikt	Håstad, Torgny. "Säljarens upplysningsplikt" i *JT* 1992/93 s. 607-619
Ihering	Ihering, Rudolf. "Beiträge zur Lehre vom Besitz" i *Ihering's Jahrbuch IX*, 1868
Illum i UfR 1947 B	Illum, Knud. "Ophør af sælgerens Standsninsret" i *UfR* 1947 B s. 190-196
Illum, Dansk tingsret	Illum, Knud. *Dansk tingsret.* 3 udg. ved Vagn Carstensen. København: Juristforbundets forlag, 1976
Inger	Inger, Göran. *Svensk rättshistoria.* 4 uppl. Malmö: Liber ekonomi, 1997
Jantzen	Jantzen, Johs. *Håndbok i godsbefordring til sjøs (befraktning).* 2 utg. ved Nils Dybwad. Oslo: Fabritius & sønners forlag, 1952
Jensen	Jensen, Th. *Jernbanefragtkontrakten efter gældende international ret.* 3 udg. ved Henning Rasmussen. København: DSB, 1975
Johansson i Marlus 240	Johansson, Svante O. "Termination of the Right of Stoppage in Transit under the Maritime Code" i *Marlus* nr 240 s. 59-85
Johansson i SvJT 1996	Johansson, Svante O. "Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag" i *SvJT* 1996 s. 726-749
Jägerskiöld	Jägerskiöld, Stig. *Handelsbalkens utländska källor.* Lund: Almqvist & Wiksell, 1967
Jägerskiöld i TfR 1973	Jägerskiöld, Stig. "Från 1600-talets köprätt till de skandinaviska köplagarna: en skiss" i *TfR* 1973 s. 760-790
Karlgren i SvJT 1971	Karlgren, Hjalmar. "Delivery order" i *SvJT* 1971 s. 658-659

Citeras som	*Står för*
Karlgren, Internationell privat- och processrätt	Karlgren, Hjalmar. *Kortfattad lärobok i internationell privat- och processrätt.* 2 uppl. Lund: Gleerup, 1960
Karlgren, Prestation och fara	Karlgren, Hjalmar. *Prestation och "fara" i köprätten.* Stockholm: Norstedt, 1976
Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse	Karlgren, Hjalmar. *Säkerhetsöverlåtelse enligt svensk rättspraxis.* Stockholm: Norstedt, 1959
Karlstedt i JT 2000/01	Karlstedt, Göran. "Recension av Herre, Konsumentköplagen" i JT 2000/01 s. 692-696
Kennedy	Kennedy, William Rann. *The Law of Salvage.* 5th ed. by Rose, F.D & Steel, David. London, Stevens & Sons, 1985
Khoo i Bianca & Bonell	Khoo, W. i Bianca & Bonell (se under Bianca & Bonell)
Kihlman	Kihlman, Jon. *Fel: Särskilt vid köp av lös och fast egendom.* Stockholm: MercurIUS, 1999
Kleineman	Kleineman, Jan. *Ren förmögenhetsskada. Särskilt vid vilseledande av annan än kontraktspart.* Stockholm: Juristförlaget, 1987
Kleineman i JT 1994/95	Kleineman, Jan. "Till frågan om rättsvetenskapen som omedelbart verkande rättskälla" i *JT* 1994/95 s. 621-646
Knauth	Knauth, Arnold W. *The American Law of Ocean Bills of Lading.* 4th ed. Baltimore: American Maritime Cases, 1953
Kôersner i SvJT 1928	Kôersner, Albert. "En handbok i sakrätt, några anteckningar" i *SvJT* 1928 s. 329-380
Koller	Koller, Ingo. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition und Gütertransport.* 4 Aufl. München: Verlag Beck, 2000
Koller i TranspR 1994	Koller, Ingo. "Rechtnatur und Rechtswirkungen der frachtrechtlicher Sperrpapier" i *Transp*R 1994 s. 181-189
Konow	Konow, Berte-Ellen Reinertsen. *Løsørepant over landegrenser.* Bergen: B.E.R. Konow, 1999 (Stencilupplaga)
Krüger	Krüger, Kai. *Norsk kjøpsret.* 3 utg. Bergen: Alma Mater, 2000
Kuhn	Kuhn, Thomas S. *The Structure of Scientific Revolutions.* 2nd ed. Chicago: University of Chicago Press, 1970
Lagergren	Lagergren, Gunnar. *Delivery of the goods and transfer of property and risk in the law on sale.* Stockholm: Norstedt, 1954
Lambertz i SvJT 1992	Lambertz, Göran. "Andra tankar om civilrättsforskningens arbetsuppgifter." i *SvJT* 1992 s. 78-80.
Lando	Lando, Ole. *Udenrigshandelens kontrakter. Udenrigshandelsret 1.* 4 udg. København: Juristforbundets forlag, 1991
Lehrberg i SvJT 1987	Lehrberg, Bert. "Vad är väsentligt avtalsbrott" i *SvJT* 1987 s. 422-449.

Citeras som	*Står för*
Lehrberg i SvJT 1990	Lehrberg, Bert. "Förutsättningssynpunkter på köprättens felbegrepp" i *SvJT* 1990 s. 543-565.
Lehrberg i SvJT 1991	Lehrberg, Bert. "Rättsvetenskap i praktikens tjänst? Tankar rörande civilrättsforskningens arbetsuppgifter." i *SvJT* 1991 s. 753-768
Lehrberg	Lehrberg, Bert. *Förutsättningsläran.* Uppsala: Iustus, 1989
Lehrberg, Betalningsformer	Lehrberg, Bert. *Moderna betalningsformer.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1999
Lennander	Lennander, Gertrud. *Återvinning i konkurs.* 2 uppl., Stockholm: Norstedt, 1994
Lennander i Festskrift till Hellner	Lennander, Gertrud. "Säljarens rätt att återkräva obetalda varor från en insolvent köpare" i *Festskrift till Jan Hellner.* Stockholm: Norstedt, 1984 s. 311-335
Leser i von Caemmerer & Schlechtriem	Leser, Hans G. i von Caemmerer & Schlechtriem (se under von Caemmerer & Schlechtriem)
Lilleholt	Lilleholt, Kåre. *Godtruerverv og kreditorvern.* 3 utg. Oslo: Universitetförlaget, 1999
Lindblom	Lindblom, Per Henrik. *Processhinder: om skillnaden mellan formell och materiell rätt i civilprocessen särskilt vid bristande talerätt.* Stockholm: Norstedt, 1974
Lindskog	Lindskog, Stefan. *Kvittning: om avräkning av privaträttsliga fordringar.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1993.
Lindskog i SvJT 1993	Lindskog, Stefan. "En avhandling om aktieöverlåtelse" i *SvJT* 1993 s. 97-133
Lindström i Karnov 1998/99	Lindström, Lars. "Lag 1974:610" i *Karnov svensk lagsamling.* 3 uppl., Stockholm:Fakta info Direkt, 1999
Littorin i Uppsatser i sjörätt	Littorin, Mats. "Delivery order" i *Uppsatser i sjörätt.* Gothenburg: Akademiförlaget, 1976. (Skrifter / Sjörättsföreningen i Göteborg; 53) s. 139-188
Loewe i ETL 1976	Loewe, Roland. "Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19 Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)" i *ETL* 1976
Lorentzen i TfR 1958	Lorentzen, Aa. "Fra Den danske Høyesterets praksis i året 1957" i *TfR* 1958 s. 321-324
Lumsden	Lumsden, Kenth. *Logistikens grunder.* Lund: Studentlitteratur, 1998
Lundstedt	Lundstedt, Vilhelm. *Aftal angående prestation till tredje man.* Lund: Univ., 1908
Lødrup	Lødrup, Peter. *Luftretten anno 1975.* Oslo: P. Lødrup, 1997
Maccarone i Theunis	Maccarone, S i Theunis (se under Theunis)

Citeras som	*Står för*
Magnus i Staudinger	J. von Staudingers *Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch: mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Wiener UN-Kaufrecht (CISG).* 13 bearb. Aufl. von Ulrich Magnus. Berlin: Sellier de Gruyter, 1994
Magnusson	Magnusson, Lars. *Sveriges ekonomiska historia.* 2 uppl. Stockholm: Prisma, 1999
Mann	Mann, Jørgen. *Tidscertepartiers bestemmelse om "lien on subfreight".* Oslo: Sjørettsfondet, 1993 (MarIus; 197)
Marks von Würtemberg i Minnesskrift ägnad 1734 års lag	Marks von Würtemberg, Erik. "Blick på den svenska lagstiftningen alltifrån adertonhundratalets början" i *Minnesskrift ägnad 1734 års lag I.* Stockholm: Svensk juristtidning: Marcus, 1934 s. 142-202
Martinson i JT 1992/93	Martinson, Claes. "Säljarens upplysningsplikt – en fråga om att gå över ån efter vatten?" i *JT* 1992/93 s. 436-455.
McKendrick, Sale of goods	McKendrick, Ewan (ed.). *Sale of goods.* London: LLP, 2000
Mellqvist & Persson	Mellqvist, Mikael & Persson, Ingemar. *Fordran och skuld.* 6 uppl. Uppsala: Iustus, 2001
Mertens & Rehbinder	Mertens, Hans Joachim & Rehbinder, Eckhard. *Internationales Kaufrecht: kommentar zu den Einheitlichen Kaufgesetzen.* Frankfurt am Main: Metzner Verlag, 1975
Meyer-Rehfueß	Meyer-Rehfueß, Maximiliane. *Das frachtvertragliche Weisungsrecht.* Berlin: Luchterhand, 1995
Michelet	Michelet, Hans Peter. *Håndbok i tidsbefraktning.* Oslo: Sjørettsfondet, 1997
Munch	Munch, Mogens. *Konkursloven med kommentarer.* 8 udg. ved Lennart Lynge Andersen, Lars Lindencrone Petersen og Niels Nørgaard. København: Gad, 1997
Munukka	Munukka, Jori. "Köprättslig detentionerätt – 1990 års köplags innehållanderättsregler" i *Affärsjuridiska uppsatser 1996/97.* Uppsala: Iustus, 1997 s. 211-351
Müller-Rostin i Giemulla & Schmid	Müller-Rostin, Wolf i Giemulla & Schmid (se under Giemulla & Schmid)
Müller-Rostin i TransportR 1989	Müller-Rostin, Wolf. "Verfügungsrechte und Anspruchsberechtigung von Absender und Empfänger nach dem Warschauer Abkommen" i *TranspR* 1989 s. 1-4
Myrdal	Myrdal, Gunnar. *Objektivitetsproblem i samhällsforskningen.* Stockholm: Raben & Sjögren, 1968
Möller	Möller, Mikael. *Konkurs och kontrak: om konkursboets inträde i gäldenärens avtal.* Uppsala: Iustus, 1988
Møller i TfR 1896	Møller, Ernst. "Ogsaa lidt om Løsøreoverdragelse" i *TfR* 1896 s. 85-122 och 129-164
Møllevang-Hansen & Lookofsky i UfR 1999 B	Møllevang-Hansen, Peder & Lookofsky, Joseph. "En ny dansk indenlandsk købelov" i *UfR* 1999 B s. 240-252

Citeras som	*Står för*
Nánássy	von Nánássy, Béla. *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht.* Wien: Gof-Verlag, 1956
Nial	Nial, Håkan. *Internationell förmögenhetsrätt.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1953
Nielsen, Studier	Nielsen, Thøger. *Studier over ældre dansk Formueretspraxis.* København: Gad, 1951
Nielsen, Uddrag	Nielsen, Thøger. *Uddrag af Højesterets Voteringsprotokoller: Retspraxis paa Formuerettens Omraade i det 18. Aarhundrede.* København: Gad, 1951
Nordling i NT 1875	Nordling, E.V. "Om konkursbos rätt vid köp eller leveransavtal, uppgjordt af gäldenären" i *NT* 1875 s. 657-680
Nordstrom	Nordstrom, Robert J. *Law of sale.* New York: West, 1970
Nørager-Nielsen & Theilgaard	Nørager-Nielsen, Jacob & Theilgaard, Søren. *Købeloven.* 2 udg. København: Gad, 1993
Olivecrona, Bevisskylidgheten	Olivecrona, Karl. *Bevisskyldigheten och den materiella rätten.* Uppsala: Almqvist & Wiksell, 1930
Olsen	Olsen, Lena. *Borgenärens val vid kontraktsbrott – en obligationsrättslig studie.* Stockholm: Norstedt, 1997
Olsson	Olsson, Curt. *Om köpares borgenärsskydd vid köp av lös egendom.* Helsingfors: Söderströms Förlag, 1954
Palmgren i SvJT 1960	Palmgren, Bo. "Återfunna förarbeten till 1667 års sjölag" i *SvJT* 1960 s. 25-29
Palmgren	Palmgren, Gunnar. *Betalning genom remburs.* Helsingfors: Akademiska Bokhandeln (distr.), 1947. (Affärstekniska Föreningen. Publikation; 14)
Palmgren, Säljares mora	Palmgren, Gunnar. *Om påföljder vid säljares mora.* Helsingfors: Juridiska föreningen, 1936
Pappenheim	Pappenheim, Max. *Handbuch des Seerechts. Schuldverhältnisse des Seerechts 2.* München und Leipzig: Duncker & Humblot, 1918.
Pardessus	Pardessus, J.M. *Collection de Lois Maritimes: anterieures au XVIIIe siècle. Tome I-III.* Paris, 1834, Torino: Bottega d'Erasmo, 1960. (Faksimilutgåva)
Peczenik	Peczenik, Aleksander, *Vad är rätt? Om demokrati, rättssäkerhet, etik och juridisk argumentering.* Stockholm: Norstedt, 1995
Peczenik i FT 1990	Peczenik, Alexander. "Om den förvaltningsrättsliga forskningen och rättsdogmatiken" i *FT* 1990 s. 41-52
Peczenik, Juridikens metodproblem	Peczenik, Alexander. *Juridikens metodproblem: rättskällelära och metodproblem.* 2 uppl. Stockholm: AWE/Geber, 1980
Persson, Främmande rättssystem	Holmqvist-Persson, Annina. *Förbehållsklausuler i vissa främmande rättssystem.* Stockholm: Jure, 1998

Citeras som	*Står för*
Persson	Holmqvist-Persson, Annina. *Förbehållsklausuler: en studie om en säkerhetsrätts nuvarande och framtida ställning.* Stockholm: Jure, 1998
Pesce i Theunis	Pesce, A i Theunis (se under Theunis)
Philip	Philip, Allan. *Dansk international privat- og procesret.* 3 udg. København: Juristforbundets forlag, 1976
Pineus i ND 1934	Pineus, Kaj, "Haveribidrag, sjöpanträtt, haveriförbindelse" i *ND* 1934 s. 193-199
Platou	Platou, Oscar. *Norsk sjøret.* 2 utg. ved Jakob Aars. Oslo: Aschehoug, 1925
Platou i NJM 1878	Platou, Oscar. "Om nogle ved Konossementer forekommende Retsforhold" i *NJM* 1878. Christiania: Gundersens, 1879 s. 108-118
Plégat-Kerrault i Transfer of Ownership	Plégat-Kerrault, Odile B. "France" i *Transfer of ownership in International Trade.* Ed. by Alexander von Ziegler...[et al.]. London/Kluwer/Paris: ICC Publishing, 1999 s. 155-179
Portin	Portin, Göran. *Om köparens dröjsmål med särskild hänsyn till mora accipiendi.* Helsingfors: Söderströms, 1962
Pålsson, Romkonventionen	Pålsson, Lennart. *Romkonventionen: tillämplig lag för avtalsförpliktelser.* Stockholm: Norstedt, 1998
Rabel	Rabel, Ernst. *Das Recht des Warenkaufs:. eine rechtsvergleichende Darstellung.* Berlin: de Gruyter. 1936-1958. 2 vol.
Ramberg, Commercial	Ramberg, Jan. *International commercial transactions.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 2000
Ramberg, Köplagen	Ramberg, Jan. *Köplagen.* Under medverkan av Johnny Herre. Stockholm:Fritze, 1995
Ramberg, NSAB 85	Ramberg, Jan. *Kommentar till Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser 1985.* Solna: Sveriges Speditörförbunds Service AB, 1984
Ramberg, NSAB 75 år	Ramberg, Jan. *NSAB 75 år. Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser – grundbulten i det nordiska speditörsamarbetet.* Solna: Forsberg Information AB, 1994
Ramberg, Spedition och fraktavtal	Ramberg, Jan. *Spedition och fraktavtal: med kommentar till Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser.* Stockholm: Norstedt, 1983.
Ramberg i Festskrift till Grönfors	Ramberg, Jan. "Konossement och köpavtal." i *Festskrift till Kurt Grönfors.* Stockholm: Norstedt, 1991 s. 357-370
Ramberg & Herre, Allmän köprätt	Ramberg, Jan & Herre, Johnny. *Allmän köprätt: det köprättsliga regelsystemet och marknadspraxis.* Stockhom: Norstedt, 2001
Ramberg & Herre, CISG	Ramberg, Jan & Herre, Johnny. *Internationella köplagen (CISG): en kommentar.* Stockhom: Norstedt, 2001
Ramberg & Hultmark	Ramberg, Jan & Hultmark, Christina. *Allmän avtalsrätt.* 5 uppl. Stockholm: Norstedt, 1998

Citeras som	*Står för*
Ramberg & Nielsen	Ramberg, Jan & Nielsen, Tom Rune. *Kommentar till Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser 2000.* Stockholm: Nordiskt speditörförbund, 1998
Ramberg & Persson	Ramberg, Jan & Persson, Per Gustav. *Remburs reglerna 1983 med kommentar.* Stockholm: ICC, 1985
Ramberg i Hellner & Ramberg	Ramberg, Jan i Hellner & Ramberg (se under Hellner & Ramberg)
Rechnagel	Rechnagel, Hardy. *Påtalesubjektet.* Göteborg: Akademiförlaget, 1982
Regnarsen	Regnarsen, Kjeld. *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR).* 2 udg. København: Jurist- og Økonomförbundets Forlag, 1993
Rodhe i JT 1996/97	Rodhe, Knut. "Beskrivning – prognos – rekommendation: en trosbekännelse" i *JT* 1996/97 s. 1-4
Rodhe i SvJT 1979	Rodhe, Knut. "Svensk rättspraxis: förmögenhetsrätt: förpliktelsers uppkomst och obligationsrätt 1966–1977" i *SvJT* 1979 s. 577-633
Rodhe, Obligationsrätt	Rodhe, Knut. *Obligationsrätt.* Stockholm: Norstedt, 1956
Rodhe, Lärobok	Rodhe, Knut. *Lärobok i obligationsrätt.* 6 uppl., Stockholm: Norstedt, 1986
Rodhe, Sakrätt	Rodhe, Knut: *Handbok i sakrätt.* Stockholm: Norstedt, 1985
Rosenthal	Rosenthal, Eduard. *Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.* Jena: Verlag Gustav Ficher, 1894
Ross	Ross, Alf. *Ejendomsret og Ejendomsovergang: med særligt henblik paa dansk retspraksis.* København: Levin & Munksgaard, 1935
Ross i Festskrift till Ussing	Ross, Alf. "Tû- Tû" i *Festskrift til Henry Ussing.* København: Nyt Nordisk Forlag, 1951 s. 468-484
Ross, Ret og retfærdighed	Ross, Alf. *Om ret og retfærdighed: en indførelse i den analytiske retsfilosofi.* 2 opl. København: Nyt Nordisk Forlag, 1966
Runesson	Runesson, Eric M. *Rekonstruktion av ofullständiga avtal: särskilt om köplagens reglering av risken för ökade prestationskostnader.* Stockholm: MercurIUS, 1996
Sandström	Sandström, Jan. *Befälhavereavtal och sjöpanträtt.* Göteborg: Akademiförlaget, 1969
Sassoon	Sassoon, David M. *C.I.F. and F.O.B. contracts.* 4th ed. London: Sweet & Maxwell, 1995
von Savigny	von Savigny, Carl. *Das Recht des Bezitzes: eine zivilistische Abhandlung.* Aalen: Scientia-Verl, 1990. aus dem Nachlass des Verfassers und durch Zusätze des Hrsg verm. von Adolf Friedrich Rudorff. (Faksimilupplaga av 7. Aufl, 1865)

Citeras som	*Står för*
Schlechtriem, English Commentary	Schlechtriem, Peter (ed). *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG).* Oxford: Clarendon, 1998 a translation and up to date of von Caemmerer, Ernst & Schlechtriem, Peter (hrsg.). *Kommentar zum Einheitlichen UN-Kaufrecht.* 2. Aufl. München: Beck, 1995 by Geoffrey Thomas
Schlechtriem, Uniform Sales Law	Schlechtriem, Peter. *Uniform Sales Law: the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods.* Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1986
Schmidt m.fl.	Schmidt, Folke, Wilkens, Gösta, Grönfors, Kurt & Pineus, Kaj. *Huvudlinjer i svensk frakträtt.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1962
Schmitthoff	Schmitthoff, Clive M. *Export Trade: the law and practice of international trade.* 9th ed. London: Stevens & Son
Schott	Schott, Volker. *Antizipierter Vertragsbruch und Leistungsgefährdung: eine Vergleichung des amerikanischen Rechts mit dem international vereinheitlichten Kaufrecht.* Bonn: Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, 1992
Scrutton	Scrutton. Thomas Edward. *Scrutton on charterparties and bills of lading.* 20th ed. by Stewart C. Boyd, Andrew S. Burrows and David Foxton. London: Sweet & Maxwell, 1996
Selvig i SvJT 1963	Sevlig, Erling. "Forarbeidene till den svenske sjølov av 1667" i *SvJT* 1963 s. 284-285
Selvig, Begrenset rederansvar	Selvig, Erling. "Begrenset rederansvar: en studie i kildene til den svenske sjøloven av 1667" i *1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv.* Stockholm: Nordiska bokhandeln, 1984 s. 186-205
Selvig i Cargo insurance	Selvig, Erling. "Cargo Insurance and the Position fo Third Parties" i *Cargo Insurance and Modern Transport.* Göteborg: Akademiförlaget-Gumperts, 1970. (Skrifter / Handelshögskolan i Göteborg; 1970:3) (Skrifter / utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg; 41)
Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskador	Selvig, Erling. *Erstatningsberegningen ved lasteskader.* Göteborg: Akademiförlaget-Gumperts, 1962. (Skrifter / Handelshögskolan i Göteborg; 1962:2) (Skrifter / utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg; 21)
Selvig, Grenseland	Selvig, Erling. *Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland.* 2 utg. Oslo: Universitetsforlaget, 1975
Selvig, Kjøpsrett	Selvig, Erling. *Kjøpsrett til studiebruk.* Oslo: Universitetsforlaget, 1999
Selvig, Unit Limitation	Selvig, Erling. *Unit Limitation of Carrier's Liability.* Oslo: Oslo University Press, 1961. Också i *AfS* bind. 5 s. 1-264

Citeras som	*Står för*
Sevón	Sevón, Leif. "När har speditionsföretag säkerhet i gods" i *JFT* 1975 s. 279-322
Sevón i JFT 1965	Sevón, Leif. "Försäkrings- och haveristadgans tillkomsthistoria" *JFT* 1965 s. 349-365
Sevón i JFT 1975	Sevón, Leif. "När har speditionsföretaget säkerhet i last?" *JFT* 1965 s. 279-322
Sevón i Marlus 58	Sevón, Leif. *The Hamburg Rules and transport documents.* Oslo: Sjørettsfondet, 1980. (Marius; 58)
Sevón vid NifS Sjørettsseminar 1975	Sevón, Leif. "Om speditionsföretagets pant- och retentionsrätt." Oslo: Nordisk institutt for sjørett, 1975. Inledning vid NifS Sjørettsseminar Høsten 1975
Shawcross & Beaumont	Shawcross & Beaumont. *Air Law.* 4th ed. by Peter Martin... [et al.]. London: Butterworth, 1997
Siig	Siig, Kristina Maria. *Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret.* Oslo: Sjørettsfondet, 1995 (Marlus; 215)
Siig i Marlus 247	Siig, Kristina Maria. "Finding the applicable law in multimodal transport" i *Marlus* 247, 1999 s. 29-52
Sisula-Tuloka, Dröjsmålsskador.	Sisula-Tuloka, Lena. *Dröjsmålsskador vid passagerartransport.* Helsingfors: Juristförbundets förlag, 1985
Sisula-Tulokas	Sisula-Tulokas, Lena. *Transporträttens grunder.* Helsingfors: Juristförbundets förlag, 1992.
Sisula-Tulokas i Festskrift till Ramberg	Sisula-Tulokas, Lena. "Farliga förbindelser - förhållandet mellan vägtransportören och 'mottagaren'" i *Festskrift till Jan Ramberg.* Stockholm: Juristförlaget, 1996 s. 439-452
Skovby i Suum Cuique	Skovby, Lise, "Transportørens sikkerhed i gods i internationalt perspektiv□" i *Suum Cuique.* København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1991 s. 204-219
Skovby, Speditören	Skovby, Lise. *Speditøren.* København:Akademisk forlag, 1976
Sorkin, Goods in transit	Sorkin, Saul. *Goods in transit.* New York: M. Bender, 1976 (4 bind. lösblad).
Spera	Spera, Kurt. *Internationales Eisenbahnfrachtrecht.* Unter Mitarbeit von Friedrich Soritz. Wien: Gof-Verlag, 1986
Steneby	Steneby, Jan. *Reseavtalet.* Göteborg: Akademiförlaget, 1981. (Skrifter / Sjörättsföreningen i Göteborg; 60)
Stenov i UfR 1978 B	Stenov, Knud. "Speditørens sikkerhedsret ctr. Sælgerens standsningsret" i *UfR* 1978 B s. 37-41
Stenov, CAD og COD	Stenov, Knud. *Kontant mod dokument CAD – Efterkrav COD.* Højbjerg: Eget förlag, 1980.
Strahl i TfR 1946	Strahl, Ivar. "Till frågan om rättighetsbegreppet" i *TfR* 1946 s. 204-210

Citeras som	*Står för*
Strohbach i Enderlein & Maskow	Strohbach i Enderlein, Fritz, Maskow, Dietrich & Strohbach, Heinz. *Internationaler Kaufrecht. Kaufrechtskonvention, Verjährungskonvention, Vertretungskonvention, Rechtanvendnungskonvention.* Berlin: Haufe, 1991
Strub i ICLQ 1989	Strub, Gilbey. "The convention on the international sale of goods: anticipatory repuditation provision and developing countries" i *ICLQ* 1989 s. 479-501
Strömholm	Strömholm, Stig. *Rätt, rättskällor och rättstillämpning.* 5 uppl. Stockholm: Norstedt, 1998
Strömholm i 20 års samhällsforskning	Strömholm, Stig. *Allmän rättslära: särtryck ur 20 års samhällsforskning.* Uppsala: Iustus, 1978
Strömholm i TfR 1978	Strömholm, Stig. "Hur många rättsvetenskaper finns det?" i *TfR* 1978 s. 621-654
Sturley i Cargo Liability	Sturley, Michel F. "The development of cargo liability regimes" i *Cargo Liability in Future Maritime Carriage.* Stockholm: Jure, 1998 s. 10-69
Sturley, History	Sturley, Michel F. "The History of COGSA and the Hauge Rules" i *22 J.M.L.C* 1991 s. 1-57
Sundberg	Sundberg, Jacob W.F. *Air Charter: a study in legal development.* Stockholm: Norstedt, 1961
Tamm	Tamm, Ditlev. *Roman law and European legal history.* Copenhagen: DJÖF Publishing, 1997
Temme i Thume	Temme, Jürgen i Thume (se under Thume).
Tetley	Tetley, William. *Maritime Liens and Claims.* 2nd ed., Montreal: Blais, 1998.
Tetley i Cargo liability	Tetley, William. "Liability structures in the law of carriage of goods by sea" i *Cargo Liability in Future Maritime Carriage.* Stockholm: Jure, 1998 s. 95-132
Tetley, Cargo Claims	Tetley, William, with Brian G. Mc Donough and Elliot B. Nixon. *Marine Cargo Claims.* 3rd ed. Montreal: Blais, 1988
Theunis	Theunis, Jan (ed). *International carriage of goods by road (CMR).* London: LLP, 1987
Thomas i SALJ	Thomas, JAC. "Institutes 2.1.41 and the passage of property on sale." i *SALJ* 1973 s. 150-159
Thorn i Transfer of Ownership	Thorn, Karsten. "Germany" *i Transfer of ownership in International Trade.* Ed. by Alexander von Ziegler...[et al.]. London/Kluwer/Paris: ICC Publishing, 1999.
Thume	Thume, Karl-Heinz (hrsg.). *Kommentar zum CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr.* Heidelberg: Verl. Recht und Wirtschaft, 1994.
Tiberg & Lennhammer	Tiberg, Hugo & Lennhammer, Dan. *Skuldebrev växel och check.* 7 uppl. Stockholm: Norstedt, 1995

Citeras som	*Står för*
Tiberg i Cargo Liability	Tiberg, Hugo. "Liability for wrongful delivery" i *Cargo Liability in Future Maritime Carriage.* Stockholm: Jure, 1998 s. 153-177
Tiberg i Etudes en Mateesco-Matte	Tiberg, Hugo. "Stoppage in transit" i *Annuaire de droit maritime et Aéro-spatial.* Etudes en hommage au professeur Mircea Mateesco-Matte 1993 s. 123-134
Tiberg i Exporträtt 2	Tiberg, Hugo. "Transportavtalet" i *Exporträtt 2.* Stockholm: Exportföreningens Serviceaktiebolag, 1968.
Tiberg i Festskrift till Sundberg	Tiberg, Hugo. "Transportören och stoppningsrätten" i *Festskrift till Jacob W.F. Sundberg.* Stockholm: Juristförlaget, 1993 s. 401-415
Tiberg i SvJT 1993	Tiberg, Hugo. "Stoppningsrätt" i *SvJT* 1993 s. 548-558
Tiberg, Fordringsrätt	Tiberg, Hugo. *Fordringsrätt.* 7 uppl. Stockholm: Juristförlaget, 1996
Tiberg, Kreditsäkerhet	Tiberg, Hugo. *Kreditsäkerhet i fartyg.* Stockholm: Norstedt, 1968.
Todd i JBL 1978	Todd, I.A. "Stoppage in transit: the course of transit" i *JBL* 1978 s. 39-45
Todd i LMCLQ 1999	Todd, Paul. "Delivery against forged bills of lading" i *LMCLQ* 1999 s. 499-456
Todd, Documentary credits	Todd, Paul. *Bills of lading and bankers' documentary credits.* 3rd ed. London: LLP, 1998
Todd, Modern bills of lading	Todd, Paul. *Modern bills of lading.* London: Blackwell Law, 1990
Torp i NJM 1902	Torp, Christian. "Spørsmaalet om Ejendomsovergangen ved Køb och Salg af individuelt bestemte Løsøregenstande" i *NJM* 1902, bilaga IV
Truyen i TfR 1990	Truyen, Filip. "Overgivelseskriteriet ved selgerens stansningsrett" i *TfR* 1990 s. 342-389
Tuula	Tuula, Marie. *Rekonstruktion av företag inom insolvenslagstiftningens ramar: en jämförande studie av svensk och amerikansk insolvensrätt.* Stockholm: Juristförlaget, 2000
Töllborg i JT 1995/96	Töllborg, Dennis. "Några reflektioner rörande relationen vetenskap/praktik inom juridiken." i *JT* 1995/96 s. 354-365
Ulfbeck	Ulfbeck, Vibe. *Kontrakters relativitet – det direkte ansvar i formueretten.* Københahvn: GadJura, 2000
Undén, Sakrätt I	Undén, Östen. *svensk sakrätt I. Lös egendom.* 10 uppl. Lund: Liber Läromedel, 1976
Ussing i SvJT 1942	Ussing, Henry. "Alméns lære om køberens insolvens" i *SvJT* 1942 s. 509-511
Ussing, Køb	Ussing, Henry. *Køb.* 4 udg. ved A. Vinding Kruse Københavh: Juristforbundets forlag, 1967

Citeras som	*Står för*
Utgaard	Utgaard, Irene. *Sjøfraktbrev.* Oslo: Sjørettsfondet, 1996. (MarIus: 223)
Vahlén	Vahlén, Lennart. *Formkravet vid fastighetsköp.* Stockholm: Nordstedt, 1951
Waldersten	Waldersten, Bengt. *Köp och försäljning av transporter på väg.* Stockholm: Norstedt, 1990
Walin, Materiell konkursrätt	Walin, Gösta. *Materiell konkursrätt.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1987
Walin, Panträtt	Walin, Gösta. *Panträtt.* 2 uppl. Stockholm: Norstedt, 1998
Walin, Separationsrätt	Walin, Gösta. *Separationsrätt.* Stockholm: Norstedt, 1975
Walin, Skuldebrevslagen	Walin, Gösta. *Skuldebrevslagen* 3 uppl. Stockholm: Norstedt, 1999
Wallach	Wallach, George I. *The law of sale under the Uniform Commercial Code.* Boston: Warren, Gorham & Lamont, 1981 (med senare supplement)
Weber	Weber, Max. *Vetenskap och politik.* Översättning av Aino och Sten Andersson. Göteborg: Korpen, 1977
Wedberg	Wedberg, Birger. *Karl XII på justitietronen: rättshistorisk biografisk studie.* Stockholm: Norstedt, 1944
Wegdell	Wegdell, Staffan J. *Die nationalen skandinavischen Straßengütertransportrechte und die Haftung des Spediteurs nach schwedischem, norwegischem, finnischem, und dänischem Recht.* Hamburg: Lit, 1996
Weidstam i Ds Ju 1983:12	Weidstam, Åke. *Internationell järnvägsbefordran m.m. 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF).* Stockhom: Liber, 1982 (Ds Ju 1983:12)
Welamson	Welamson, Lars. *Konkurs.* Stockholm: 9 uppl. Norstedt, 1997
Westberg i Festskrift till Bolding	Westberg, Peter. "Avhandlingsskrivande och val av forskningsansats" i *Festskrift till Per Olof Bolding.* Stockholm: Juristförlaget, 1992
Westberg i JT 1989/90	Westberg, Peter. "Kvarstad och sabotagerisk" i *JT* 1989/90 s. 347-355
Vestergaard Pedersen i MarIus 258	Vestergaard Pedersen, Per. "Modern regulation of unimodal and multimodal transport of goods" i *SIMPLY: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook.* Oslo: Sjørettsfondet, 2000 (MarIus: 258) s. 35-154
Westerlind	Westerlind, Peter. *Kommentar till Jordabalken: 1-5 kap.* Stockholm: Norstedt, 1971
Wetterstein	Wetterstein, Peter. *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.* Åbo: Åbo Akademi, 1980
Wick	Wick, Josef. *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht.* Wien: Gof-Verlag, 1974

Citeras som	*Står för*
Victor	Victor, Dag. *Rättssystem och vetenskap: studier kring en analysmodell för ideologiska system.* Stockholm: Norstedt, 1977
Wikander i SvJT 1957	Wikander, Hugo. "Svensk rättspraxis: sjörätt" i *SvJT* 1957 s. 81-94
Wilhelmsson i JT 1993/94	Wilhelmsson, Thomas. "En social avtalsrätt - några kommentarer" i *JT* 1993/94 s. 499-508
Wilhelmsson, Sevón & Koskelo	Wilhelmsson, Thomas, Sevón, Leif, & Koskelo, Pauliine. *Huvudpunkter i köplagen.* 2 uppl. Helsingfors: Jurisförbundets förlag, 1999
Will i Bennet & Bianca	Will, M i Bennet & Bianca (se under Bennet & Bianca)
Williston on Sale	Williston, Samuel. *Williston on Sales.* 4th ed. by Squillante, Alphonse M. & Fonseca, John R. New York: LCP BW, 1973-1974, 3 vol.
Wilson i LMCLQ 1995	Wilson, John F. "The Presentation Rule revisited" *LMCLQ* 1995 s. 289-298
Vinding Kruse i Juristen	Vinding Kruse, Fredrik. "Om speditörens tillbageholdsret" i *Juristen* 1955 s. 433-445
Vinding Kruse, Ejendomsretten II	Vinding Kruse, Fredrik. *Ejendomsretten.* 3 udg. København: GAD, 1951 Andet bind
Vinding Kruse, Købsretten	Vinding Kruse, Anders. *Købsretten.* 3 udg. København: Gad, 1992
Winroth	Winroth, Alfred Ossian. *Köp av lös egendom.* Efterlämnat manuskript utgivet av Kurt Lamm. Stockholm: Norstedt, 1917
Zackariasson	Zackariasson, Laila. *Direktkrav: om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär.* Uppsala: Iustus, 1999
Zimmermann	Zimmermann, Reinhard. *The law of obligations: Roman foundations in the civilian tradition.* Cape Town: Juta, 1990
Zitting & Rautiala	Zitting, Simo & Rautiala, Marrti. *Lärobok i sakrätt. Allmän del.* Översatt från finländska av P.E. von Bonsdorff. Helsingfors: Finlands Juristförbunds förlag, 1971
Zweigerts & Kötz	Zweigerts, Konrad & Kötz, Hein. *Introduction to comparative law.* Oxford : Clarendon, 1992

Rättsfall

Sverige

Nytt Juridiskt Arkiv avd. I

NJA 1874 s. 559 *Pallas* ... 67
NJA 1877 s. 510 *Kong Carl* ... 67, 192, 360
NJA 1879 s. 9 *Junge Heinrich* ... 399
NJA 1888 s. 8 *Stange et comp I* ... 210, 361
NJA 1889 s. 12 *Stange et comp II* ... 192, 360
NJA 1894 s. 160 *Motala* ... 207, 231
NJA 1900 s. 239 *Bjällbo* (=ND 1900 s. 280) ... 311, 334, 335
NJA 1903 A 75 *Ellida* (=ND 1902 s. 117) ... 311, 312
NJA 1907 s. 421 *Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag* ... 325
NJA 1909 A 272 *Serla I* (=ND 1909 s. 289) ... 311, 316, 331
NJA 1910 s. 673 *Ångfartyget Antwerp* (=ND 1910 s. 515) ... 414
NJA 1911 s. 104 *Vinhandelsaktiebolaget* ... 223
NJA 1911 s. 407 *Ouchterlonys timmer* ... 206, 228, 231, 375
NJA 1913 s. 232 *Stockholm* ... 365
NJA 1915 s. 86 *Georg Clarins juridiska byrå* ... 427
NJA 1915 s. 165 *Serla II* (=ND 1915 s. 145) ... 311, 321, 324
NJA 1916 s. 32 *Säters järnvägsstation* ... 368
NJA 1916 s. 182 *Träförädlingsaktiebolaget* ... 145
NJA 1918 A 445 *Dux* (=ND 1918 s. 473) ... 311, 315
NJA 1920 s. 45 *Velocipederna* ... 18
NJA 1920 s. 542 *Falkenbergs järnväg I* ... 296, 323
NJA 1920 s. 299 *Texasbomull* ... 365
NJA 1920 s. 479 *Bodil* (=ND 1920 s. 420) ... 311, 315
NJA 1921 s. 350 *Aktiebolaget Gävle handelsbank* ... 428, 229
NJA 1921 s. 364 I-II *Bankkällarlagret* ... 223
NJA 1922 s. 104 *Cykelköpet* ... 145, 146
NJA 1923 s. 133 *Briggen Amazon* (=ND 1923 s. 33) ... 278
NJA 1923 s. 626 *Skolagret* ... 223
NJA 1924 s. 543 *Trävaror frit banvagn* ... 203, 219, 231
NJA 1925 s. 1 *Falkenbergs järnväg II* ... 219, 296, 323, 335
NJA 1925 s. 50 *Järntråden* ... 169
NJA 1925 s. 130 *Traditionsprincipen I* ... 219
NJA 1925 s. 453 *Traditionsprincipen II* ... 207, 219, 222, 231
NJA 1927 s. 513 *Bodums ångsåg* ... 391
NJA 1928 s. 327 *Hevonlathi m.fl* (=ND 1928 s. 197) ... 311
NJA 1928 s. 393 *America* (=ND 1928 s. 388) ... 334, 335
NJA 1929 s. 64 *Ved i Norrtälje hamn* ... 204, 207, 222, 391
NJA 1930 s. 685 *Gemensamt kapitalkonto* ... 224
NJA 1932 s. 292 *Krupps äganderättsförbehåll* ... 113

NJA 1933 s. 78 *Obligationerna* 224
NJA 1935 A 405 *Aktiebolaget Krüger & Toll* 427, 428
NJA 1941 s. 516 *Metasilikatet* 141, 144, 169, 355, 358, 361, 367
NJA 1944 s. 166 *Hestia* (=ND 1944 s. 357) 311
NJA 1945 s. 147 *S.A. Olssons skrot* 360
NJA 1945 s. 400 *Avloppsrören* 222, 352
NJA 1949 s. 164 *Grubes båt* 392, 393, 431
NJA 1950 s. 575 *Undertransportör Beiron* 325, 326
NJA 1953 s. 14 *Nylonväv* 150, 169
NJA 1954 s. 573 *Mimona II* (=ND 1954 s. 749) 403
NJA 1955 s. 102 *Passiv identifikation* 338
NJA 1956 s. 485 *Silopanten* 224
NJA 1956 s. 562 *Bitraland* (=ND 1956 s. 649) 413
NJA 1963 s. 136 *Potatispartiet* 169
NJA 1971 s. 36 *Kungsgaraget* 383
NJA 1971 s. 122 *Kvitting i klientmedel* 427
NJA 1971 s. 474 *Josefina Thordén* (=ND 1971 s. 78) 403
NJA 1975 s. 638 *Husvagnen* 204
NJA 1978 s. 593 *Tyskt äganderättsförbehåll* 113, 117
NJA 1979 s. 295 *Registreringsskyltar* 182
NJA 1979 s. 451 *Rotposten* 207, 228, 430
NJA 1980 s. 740 *Skruvseruds Såg & Trä* 231
NJA 1982 s. 366 *Postgirobetalningen* 196
NJA 1983 s. 1 *Tsesis* (=ND 1983 s. 1) 284
NJA 1983 s. 436 *Peders virke* 204
NJA 1984 s. 132 *Colonell Stille* 204
NJA 1984 s. 456 *Lotty Yanke* 204
NJA 1984 s. 693 *Tysk säkerhetsöverlåtelse* 113
NJA 1985 s. 879 *Tedderfallet* (=ND 1982 s. 24 [Svea], ND 1985 s. 1 [SH]) ..... 117, 141, 200, 210, 227, 341, 342, 351, 354, 365 ff., 418, 458
NJA 1986 s. 136 *Skogsaverkningsrätten* 85, 207
NJA 1987 s. 3 *Kelly Sig* 230
NJA 1988 s. 257 *Hyresrätt* 430
NJA 1988 s. 305 *Kvarstad* 146
NJA 1988 s. 312 *Kontrollavgiften* 196
NJA 1991 s. 564 *Båtuppställningsplatsen* 228, 391
NJA 1992 s. 782 *Premiebetalningen* 196
NJA 1995 s. 356 *Fläkt Veloduct* 426, 427
NJA 1995 s. 631 *Bankgarantin* 190
NJA 1996 s. 52 *Skuldebrevsdepån* 224, 227
NJA 1996 s. 483 *Tor Caledonia* (=ND 1996 s. 53) 333, 334
NJA 1997 s. 660 *Flytdockan* 219, 230
NJA 1998 s. 379 *Borrmaskinerna* 219

Schmidt's Juridiskt Arkiv
JA 18 s. 339 *Flygande fanan* ... 192, 360
JA 18 s. 345 *Söridderen* ... 192, 360
JA 24 s. 78 *Nancy* ... 192, 360
JA 24 s. 86 *Allmänt väl* ... 360
JA 26 s. 65 *Sofia* ... 192, 360
JA 31 s. 317 *Betzey* ... 192, 360

Naumanns tidskrift
NT 1871 s. 460 *Rex* ... 67, 192, 360
NT 1872 s. 247 *Piltz & Berg* ... 192

Rättsfall från hovrätterna
SvJT 1924 ref. s. 40 (Göta) *Quebrachoextraktet* ... 365
RH 1983:34 (HSB) *Mangors speglar* ... 355, 365, 367, 418, 419, 423
RiC 50/1992 (HNN) *Catepiller 966 C* ... 458

Opublicerade
Baden ./. Dahl (Svea hovrätt huvudarkiv, Cod. Rat. [AII a:34] 26/10 1686) ... 51
Pogankin ./. Becker m.fl. (Kungl. Maj:t i Rådet, Justititierevisionens regitratur 19/11 1698:963, Rådsprotokoll i justitieärenden 17-19/11 1698) ... 51

Opublicerbart
Disp. J 6 2695/01 (Göteborg 8/9 2001) *Barken Viking* ... 520

Danmark

Ugeskrift for Retsvæsen
UfR 1897 s. 165 (LHS) *Skinnpartiet* ... 225
UfR 1907 s. 829 (SøHa) *Metalvarefabriken* ... 355, 356
UfR 1908 s. 701 (VL) *Fraktbrevsinnehav* ... 142, 355, 360
UfR 1909 s. 132 (SøHa) *Växelaccepten* ... 143, 205
UfR 1909 s. 139 (SøHa) *Mahognyblocket* ... 143, 205
UfR 1909 s. 177 (DH) *Skräddarmästaren* ... 141, 355, 356, 360
UfR 1909 s. 344 (SøHa) *Pantsättning av konossement* ... 142, 355, 395, 436
UfR 1910 s. 65 (LHS) *Bertha* ... 225
UfR 1911 s. 862 (LHS) *Cykelhandlaren* ... 141, 143, 355, 359
UfR 1911 s. 310 (DH) *Esbjerg* (=ND 1912 s. 367) ... 331
UfR 1913 s. 117 (DH) *Chon & Sohn* ... 355
UfR 1914 s. 277 (SøHa) *Tygrullarna* ... 141, 355, 356, 359, 361
UfR 1914 s. 465 (Skiftekommissionen) *Fröken Andersens konkursbo* ... 355, 360, 436
UfR 1915 s. 403 (DH) *Vognladning kul* ... 325
UfR 1916 s. 673 (DH) *Outlet* ... 225
UfR 1919 s. 230 (Gældskommissionsdomme) *Ostene* ... 325
UfR 1919 s. 475 (SøHa) *Papperspartiet* ... 142, 356, 358, 359
UfR 1920 s. 294 (SøHa) *Brunstenen* ... 144, 359, 362, 363, 365
UfR 1921 s. 762 (VL) *Fragt- og vognleje* ... 273
UfR 1923 s. 193 (ØL) *Pakhusoplægning* ... 205

UfR 1923 s. 361 (SøHa) *William Hansens lager* 142, 355, 358, 359, 361, 365
UfR 1926 s. 826 (ØL) *Prammen* 225
UfR 1929 s. 177 (ØL) *Fedsild* 356, 357, 358
UfR 1929 s. 222 (SøHa) *Jolantha* 142, 357, 359
UfR 1929 s. 864 (SøHa) *Udeleveringsseddel* 355
UfR 1931 s. 130 (VL) *Målarmästare Jensen Skjøtt* 141, 211
UfR 1931 s. 488 (DH) *Rudolf* 425
UfR 1931 s. 547 (SøHa) *Skånska lantmännen* 325
UfR 1931 s. 828 (SøHa) *Speditörs frilager* 142, 357, 365
UfR 1935 s. 408 (ØL) *Møbelstoffer* 355
UfR 1935 s. 592 (ØL) *Sardinpartiet* 141, 355, 432, 433, 437
UfR 1940 s. 1092 (SøHa) *Clorius pant* 142, 394, 395, 436
UfR 1945 s. 363 (VL) *Halmfallet* 143, 157, 159, 160
UfR 1945 s. 856 (VL) *Utmätningen* 142, 217, 356
UfR 1945 s. 1164 (ØL) *Guldsmeden* 325
UfR 1950 s. 287 (DH) *Tørvepartiet* 225
UfR 1957 s. 324 (DH) *Urhuset Lea* 118, 353, 357, 365, 367
UfR 1958 s. 685 (SøHa) *Garnfärgeriet* 212
UfR 1961 s. 977 (SøHa) *Italiensk manufaktur* 141, 356, 359, 365
UfR 1962 s. 171 (DH) *Soft-Ice maskinen* 211
UfR 1963 s. 863 (ØL) *Mercur-Radio* 425
UfR 1968 s. 130 (VL) *Vognmand Jensen* 260
UfR 1971 s. 735 (SøHa) *Pumppanten* 417
UfR 1972 s. 628 (DH) *Rör på järnvägen* (=ND 1972 s. 233) 352
UfR 1977 s. 507 (DH) *Koehrings ejendomsforbehold* 113
UfR 1977 s. 816 (SøHa) *Lemans international* ..... 418 f., 423 f., 426, 428
UfR 1983 s. 311 (DH) *Bürkles ejendomsforbehold* 113
UfR 1984 s. 8 (DH) *Engelskt äganderättsförbehåll* ..... 113 f.
UfR 1984 s. 591 (SøHa) *Osteløbe* 320
UfR 1985 s. 172 (DH) *Televisionsapparaterna* 144, 157, 158, 160
UfR 1989 s. 189 (DH) *Gothia Pulp & Paper* (=ND 1989 s. 71) 114
UfR 1990 s. 240 (DH) *Thermo Scandia* 329
UfR 1992 s. 373 (VL) *Lastbilsdelarna* 113
UfR 1996 s. 336 (VL) *Möbelfabriken* 326, 329
UfR 1996 s. 596 (ØL) *Cobra Scandinavia* 329
UfR 1999 s. 1414 (DH) *Levisjeansen* 383
UfR 2000 s. 1736 (DH) *Elektronik till Ryssland* 412

Højesterets Voteringsprotokoller

HP 1747 A s. 64 68
HP 1768 A s. 312 68
HP 1776 A s. 634 68
HP 1787 A s. 76 68
HP 1800 A s. 287 68

Nyt Juridisk Archiv

N.J.A. 25 Bd. s. 173 68
N.J.A. 29 Bd. s. 152 68

Juristens Domssamling

JD 1958 s. 311 *Tavlorna* 144

Finland

Avgöranden av Högsta domstolen

HD 1926 D 266 *Delleveransen* 143
HD 1927 M 387 *Insolvenserkännande* 144
HD 1946 M 158 *Säljardröjsmål* 239
HD 1971 II:102 *Äganderättsförbehållet* 114
HD 1991:99 *Finnexpress* (=ND 1991 s. 128) ..... 365 ff., 419, 420, 423
HD 1993:118 *Sötsakerna* 326
HD 1994:57 *Transportchef Korhonen* 325, 326
HD 1997:39 *Kontantköpet* 114

Redovisade i JFT

JFT 1883 s. 178 70
JFT 1887 s. 239 ..... 70, 141, 360
JFT 1888 s. 263 ..... 70, 360
JFT 1898 s. 4 206

Norge

Norsk Retstidende

Rt. 1890 s. 75 *Kolskeppen* 141, 353, 355
Rt. 1891 s. 505 *Modumtømmer* 206
Rt. 1898 s. 721 *Tømmer på rot* 206
Rt. 1903 s. 49 *Anna* (=ND 1903 s. 353) 400
Rt. 1904 s. 225 *Mimona* (=ND 1904 s. 58) 311, 313
Rt. 1905 s. 276 *Haneborgs plankor* 141, 209, 390
Rt. 1907 s. 771 *Frilagerrommet* 142, 357
Rt. 1909 s. 734 *Individualiseret tømmerparti* 226
Rt. 1910 s. 231 *Kudommen* 226
Rt. 1911 s. 1033 *Augusta* 125
Rt. 1912 s. 263 *Jernskrapsdommen* 226
Rt. 1915 s. 892 *Arena* (=ND 1915 s. 154) 322
Rt. 1917 s. 119 *Kong Karl* (=ND 1916 s. 353) 311, 322
Rt. 1917 s. 941 *Svea* (=ND 1917 s. 313) 311, 314, 316
Rt. 1922 s. 62 *Insolvensmeddelelse* 144
Rt. 1923 s. 33 *Bonn* (=ND 1922 s. 484) 311, 322
Rt. 1923 s. 239 *Vinstra* (=ND 1923 s. 641) 316, 328
Rt. 1925 s. 636 *Spanskelinjen* (=ND 1925 s. 465) 331
Rt. 1925 s. 228 *Salonica* (=ND 1925 s. 467) 331
Rt. 1928 s. 1121 *Cheddarosten på Grøntoft* (=ND 1928 s. 482) 293
Rt. 1930 s. 134 *Sverre Sigurdsen* (=ND 1930 s. 1) 316
Rt. 1932 s. 304 *Transitlager* 357
Rt. 1971 s. 549 *Dokka Bruk* 141, 208

Rt. 1973 s. 95 *Krogstad Cellulosefabrik* 142, 208, 209
Rt. 1974 s. 879 *Statlandbruket* 141, 208
Rt. 1985 s. 828 *Kornforrettningen* (=ND 1985 s. 161) 439
Rt. 1997 s. 1438 *Metos* 212, 358

Rettens gang
RG 1958 s. 360 (NV) 208
RG 1972 s. 53 (NV) 226

Amerikas förenta stater

Bless River SMA (1984) No 1889 293
Ceres Inc. v. *Acli Metal & Ore* 24 UCC Rep. Serv. 140 ..... 355, 391
Danjee v. *Adressograph Multigraph* 28 UCC Rep. Serv. 686 ..... 338, 391
Dongeal Steel Foundry v. *Accurate Products* 16 UCC Rep. Serv. 1270 383
Hysong v. *American President Lines* (SDNY) 1991 AMC 2894 334
Indussa Corp. v. *Reliable Stainless Steel Supply* 14 UCC Rep. Serv. 709 182
Kelemen v. *Rimrock Corp.* 6 UCC Rep. Serv. 2nd 710 342
Malone Enterprises 38 UCC Rep. Serv. 498 338
Matsushita Electric Corp. v. *Sonus Corp.* 10 UCC Rep. Serv. 1363 ..... 144, 239
Pester Refineing v. *Mapco Gas Products* 2 UCC Rep Serv. 2nd 501 och 6 UCC Rep. Serv. 2nd 417 ..... 206, 342, 355
Ramco Steel v. *Kesler* 28 UCC Rep. Serv. 1351 394
Unimac Co. Inc. v. *Ocean Sevice Inc.* (11 CA) 1995 AMC 1484 334

England

Barber v. *Meyerstein* (1870) L.R. 4 H.L. 317 270
Batut v. *Hartley* (1872) L.R. 7 Q.B. 594 105
Birley v. *Gladestone* (1814) 35 E.R. 993 403
Berndtson v. *Strang* (1864) 4 Eq. 481, se också (1868)L.R. Ch. App. 588 ..... 344, 345
Brandt v. *Liverpool Brazil* [1924] 1 KB 575 265
Cork Destilleries v. *Great Southern and Western Railway* (1874) L.R. 7 H.L. 269 272
The Delfini [1990] 1 Lloyd's Rep. 252 316
Heskell v. *Express* [1950] 1 All E.R. 1033 270
Hiort v. *Bott* (1874) L.R. 9 Ex 86 105
The Houda [1994] 2 Lloyd's Rep. s. 541; se också [1993] 1 Lloyd's Rep. 333 ... 315 f.
The Ines [1995] 2 Lloyd's Rep. 145 ..... 313, 316
The Iran Bohanar [1983] 2 Lloyd's Rep. 620 105
The Jasmine B [1992] Lloyd's Rep. 39 279
Lickbarrow v. *Mason* (1787) Smith's leading cases s. 703, 2 T.R. 63 (K.B.), (1790) 1 H.Bl. 375 (Ex. Chamber), (1793) 4 Brown Parl.Cas. 57, (1793) 5 T.R. 367, (1793) 2 H. Black. 211 (HL), (1794) 5 T.R. 683 (*venire de novo*), (1794) 5 T.R. 131 (costs)... ..... 269, 270
The Mihalios Xilas [1978] 2 Lloyd's Rep. 186 406
Motis Export v. *Dampskibsselskabet AF 1912* [1999] 1 Lloyd's Rep. 873; [2000] 1 Lloyd's Rep. 211 ..... 314, 315

North Western Bank Ltd. v. *John Poynter, Son & Macdonalds* [1895] A.C. 56 438
Sanders v. *Maclean* & Co (1883) 1 Q.B.D. 327 271
Scothorn v. *South Staffs. Railway* (1853) 8 Ex. 341 271
Sormovskiy 3068 [1994] 2 Lloyd's Rep. 266 ..... 312, 315
The Tigress (1863) L.J.P.M. & A. 97 105
Sze Hai Tong Bank Ltd. v. *Rambler Cycle Co* [1959] 2 Lloyd's Rep. 114 ..... 315, 316
Western Digital Co. v. *Brittish Airways Plc* [2000] Lloyd's Rep. 142 254
Wiseman v. *Vandeputt* (1690) 2 Vern. 203 ..... 50, 54
Wilson v. *Anderton* (1830) 1 B. & Ald. 450 105

Frankrike

BdT 1976 s. 364 (Cour de Cassation 19/7 1976) 338
Bulletin civil IV no 59 (Cour de cassation 13/11 1978) 108

Internationella domssamlingar

European Transport Law

ETL 1969 s. 948 (Bryssel 19/12 1968) 260
ETL 1970 s. 439 (Cour de cassation 17/2 1970) 260
ETL 1980 s. 781 (Federal Court Canada 26/9 1980) 406
ETL 1985 s. 349 (BGH 27/1 1982) 260, 288, 297, 329, 367

Nordiske domme i sjøfartsanliggender

ND 1900 s. 280 (SH) *Bjällbo* (=NJA 1900 s. 239) 311, 334, 335
ND 1902 s. 117 (SH) *Ellida* (=NJA 1902 A 75) 311, 312
ND 1903 s. 353 (NH) *Anna* (=Rt. 1903 s. 49) 400
ND 1904 s. 58 (NH) *Mimona* (=Rt. 1904 s. 225) 311, 313
ND 1909 s. 289 (SH) *Serla I* (=NJA 1909 A 272) 311, 316, 331
ND 1910 s. 506 (Kristiania) *Kong Guttorm* 322
ND 1910 s. 515 (SH) *Ångfarytget Antwerpen* (=NJA 1910 s. 673) 414
ND 1912 s. 367 (DH) *Esbjerg* (=UfR 1911 s. 310) 331
ND 1913 s. 286 (Kristiania) *Kronsprins Olav* 322
ND 1915 s. 145 (SH) *Serla II* (=NJA 1915 s. 165) 311, 321, 324
ND 1915 s. 154 (NH) *Arena* (=Rt. 1915 s. 892) 322
ND 1916 s. 13 (Kristiania) *Arendal* 311, 322
ND 1916 s. 353 (NH) *Kong Karl* (=Rt. 1917 s. 119) 311, 322
ND 1917 s. 313 (NH) *Svea* (=Rt. 1917 s. 941) 311, 314, 316
ND 1918 s. 473 (SH) *Dux* (=NJA 1918 A 445) 311, 315
ND 1920 s. 420 (SH) *Bodil* (=NJA 1920 s. 479) 311, 315
ND 1922 s. 65 (Kristiania) *Koksoljan* 499
ND 1922 s. 94 (Oslo) *Stromboli* 331
ND 1922 s. 484 (NH) *Bonn* (=Rt. 1923 s. 33) 311, 322
ND 1923 s. 33 (SH) *Briggen Amazon* (=NJA 1923 s. 133) 278
ND 1923 s. 189 (SøHa) *Bothnia* 331
ND 1923 s. 641 (NH) *Vinstra* (=Rt. 1923 s. 239) 316, 328
ND 1925 s. 465 (NH) *Spanskelinjen* (=Rt. 1925 s. 636) 331

ND 1925 s. 467 (NH) *Salonica* (=Rt. 1925 s. 228) 331
ND 1925 s. 484 (Oslo) *Christiania* 313, 316, 322
ND 1925 s. 657 (ØL) *Elizabete* 399
ND 1928 s. 161 (SøHa) *Tonking* 311, 316
ND 1928 s. 197 (SH) *Hevonlathi m.fl.* (=NJA 1928 s. 327) 311
ND 1928 s. 388 (SH) *America* (=NJA 1928 s. 393) 334, 335
ND 1928 s. 482 (NH) *Cheddarosten på Grøntoft* (Rt. 1928 s. 1121) 293
ND 1930 s. 1 (NH) *Sverre Sigurdsen* (=Rt. 1930 s. 134) 316
ND 1930 s. 291 (Bergen) *Raftsund* 313
ND 1938 s. 31 (Oslo) *Sardina m.fl.* 315, 316
ND 1944 s. 357 (SH) *Hestia* (=NJA 1944 s. 166) 311
ND 1945 s. 165 (SøHa) *Frakten till Anne* 414, 415
ND 1948 s. 396 (Åbo HovR) *Trälasten på Askö* 398
ND 1950 s. 536 (NV) *Fjeld* 499
ND 1954 s. 373 (Oslo) *Høegh Mouette* 316, 328
ND 1954 s. 749 (SH) *Mimona II* (=NJA 1954 s. 573) 403
ND 1956 s. 83 (Oslo) *Oslofjord* 316, 328
ND 1956 s. 649 (SH) *Bitraland* (=NJA 1956 s. 562) 413
ND 1957 s. 91 (Nordhordland) *Leikvoll* 327, 334, 335
ND 1957 s. 458 (Bergen) *Bergsø* 332
ND 1967 s. 83 (Oslo) *Tiber* 316, 328
ND 1969 s. 337 (Kristiansund) *Haugenes* 322
ND 1970 s. 270 (Bergen) *Ursa* 317
ND 1971 s. 78 (SH) *Josefina Thordén* (=NJA 1971 s. 474) 403
ND 1972 s. 233 (DH) *Rör på järnvägen* (=UfR 1972 s. 628) 352
ND 1973 s. 180 (Frostating) *Jovista* 413
ND 1979 s. 68 (Gulating) *Potetlasten* 413
ND 1983 s. 1 (SH) *Tsesis* (=NJA 1983 s. 1) 284
ND 1985 s. 1 (SH) *Tedderfallet.* Jfr ND 1982 s. 24 (Svea) (=NJA 1985 s. 879) ... 117, 141, 200, 210, 227, 341, 342, 351, 354, 365 ff., 418, 458
ND 1985 s. 161 (NH) *Kornforrettningen* (=Rt. 1985 s. 828) 439
ND 1986 s. 216 (Frostating) *Djupvasskaia* 321
ND 1988 s. 30 (HSB) *Fayroz III* 313
ND 1989 s. 71 (DH) *Gothia Pulp & Paper* (=UfR 1989 s. 189) 114
ND 1991 s. 128 (FH) *Finnexpress* (=HD 1991:99) ..... 365 ff., 419, 420, 423
ND 1992 s. 58 (HVS) *Sonja* 301, 318, 351, 386
ND 1995 s. 109 (SøHa) *Mjölkpulvret till Abidjan* 311, 315
ND 1995 s. 51 (Göteborg) *ShinnFu* 333, 334
ND 1996 s. 53 (SH) *Tor Caledonia* (=NJA 1996 s. 483) 333, 334

Transportrecht

TranspR 1985 s. 13 (OGH 13/6 1985) 329
TranspR 1986 s. 341 (OLG Düsseldorf 31/7 1986) 303
TranspR 1991 s. 298 (OLG München) 12/4 1991) 318
TranspR 1994 s. 444 (OLG Hamburg 7/4 1994) 285

UNILEX (Release 8, September 2000)
UNILEX D.1991-1 (Amtgericht Frankfurt am Main 31/01 1991) 185
UNILEX D.1992-25.1 (Trib. Com. Bruxelles 13/11 1992) 143
UNILEX D.1992-21 (Landgericht Berlin 30/09 1992) 143
UNILEX D.1994-22.2 (Landgericht Berlin 5/9 1994) 175
UNILEX D.1995-6 (BGH 15/2 1995) 147
UNILEX D.1995-7.1 (Rb. Kooph. Hesselt 1/3 1995) 143
UNILEX D.1995-28.6 (Ungersk skiljedom 17/11 1995) 150, 189, 190
UNILEX D.1997-1.1 (OLG Köln 8/1 1997) 157
UNILEX D.1998-5.1 (OGH 12/2 1998) 143
UNILEX D.1998-12.1 (OLG Hamburg 23/6 1998) 138
UNILEX D.1998-17.3 (Rb. Hertogenbosh 2/10 1998) 140

Zeitschrift für den internationalen Eisenbanverkehr
ZintEisenb. 1925 s. 236 (Appel. Bolonga 13/12 1924) 324
ZintEisenb. 1967 s. 212 (Sein 16/12 1964) 318

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
ZLW 1965 s. 167 (BGH 9/10 1964) 324
ZLW 1977 s. 79 (BGH 19/3 1976) 323, 329
ZLW 1989 s. 368 (BGH 27/10 1988) 283

Sakregister

A

aktiv legitimation 377, 380
allvarlig försämring..... 135, 140, 144
analogi....27, 266, 349, 362, 379, 422, 429
anknytningspunkt, lagval..... 109, 112
anteciperad mora ..... 85, 95 f., 171
anteciperat avtalsbrott 164, 171, 181
Aramco diversion-clause 300
avlämna...25 f., 54, 91, 106, 181, 192, 197, 198, 210
avsändare, *Se* befraktare 254
avtalsfrihet
förfoganderätt 305
stoppningsrätt 213
avtalsprincipen ..... 55 f., 56, 225

B

Baltic and International Council (BIMCO) 403
BALTIME 405
befraktare, *Se* avsändare 254
befullmäktigat ombud.....129
besittning
gemensam 201
medelbar 201
omedelbar, vård.....201
sam- 201
symbolisk 201
besittningsbegreppet..... 200, 202
hetrogen karaktär.....203
historiskt belastat.....202
betalning..... *Se* också remburs
CAD, *Se* dokumentinkasso.....124
COD, *Se* efterkrav.....124
fullgjord.....196
förskott..... 24, 104, 124, 226
betalningsovilja 146
betalningssvårigheter 113, 144, 419
betydande belopp 140
bevisbörda.....136 f., 145, 160, 178, 288, 303, 321
beviskrav.....136 f., 160, 162, 166, 167 f., 179
bevisning.....136, 162, 168, 178, 184, 289, 322
fakturabelopp 321
kreditvärdighet.....144
känndeom 160
prognos ..... *Se* prognoskrav
säkerhets godtagbarhet.....190
väsentlighet.....178
billighetshänsyn 50, 57, 94, 235
BOLERO-konossement 262
BOLERO-systemet.....262, 271, 294, 449, 456
borgenärsskydd.....191, 217, 228, 232, 236, 422, 458
Danmark.....225
Finland 225
Norge 226
bortfraktare..... *Se* fraktförare
byteshandel.....47

C

clausula rebus sic stantibus..... 86, 94
CMR 252
COMBICONBILL 404
COMBIDOC 404
CONLINEBILL 403
COTIF
CIM.....249

D

de facto förfogande.....291
delbetalningar.....143
delivery order 358, 361
demisecharter ..... *Se* skeppslega

denuntiation...122, 220, 228, 233, 391, 430 f.
depression....139
detention charges....386
detentionsrätt....88 f., 195, 198
direkt lagvalsregel....108
dispositiv regel....213
distansköp....75, 198, 340
doctrine of separability....447, 452
dokumentinkasso....124, 126
droit de suite....49, 50, 64, 82
dry-lease....343
dörr till dörr....363, 430

E

efterkrav....124 f., 281, 399
egentlig stoppningsrätt....81, 194, 442
ejusdem generis....284
elektroniska dokument....261, 262
bare-boat charter....*Se* skeppslega
emptio venditio....48
enkla transportköp....340

F

fastighetsköp....32
FOB....75, 141, 299, 470
fraktförare
  bortfraktare....253
  järnväg....253
  transportör....253
fraktförarens dilemma....371
fraktsedel, -brev....257, 260, 280, 291, 296 f., 306, 309, 317, 323, 367, 381
  avsändarblad....101, 257, 260, 286, 297, 319, 329
  avsändarens exemplar....260
  andra exemplaret....258
  dubblett....257, 294
  första exemplaret....258, 294
  mottagarblad....257
  tredje exemplaret....259, 294
fristförlängning....238
fullbordat avtalsbrott....149
funktion....
  förfoganderätt....277
  sakrättsligt moment....233
  stoppningsrätt....37 f., 65, 82, 93, 96 f., 171, 195, 270 ff.
funktionsfördelning....343
förfoganderätt
  formell....268
  materiell....268
  negativ sida....277
  positiv sida....277
  spärrverkan....*Se* negativ sida
förfoganderättens innehåll....283
förfoganderättsterminologi....263
förmånsrätt....52, 142, 223, 415
förskott....*Se* betalning
försändningsköp....*Se* transportköp
förutsättningsläran....87, 94, 152, 171
förvaringskvitto....438

G

garanti....*Se* säkerhet
gemensamt äventyr....268
GENCON....405
GENTIME....406
godskvitto....295, 297, 303, 335

H

Haag-Visbyreglerna....112, 247, 333
Hamburgreglerna....247, 332, 470
handelsagent....130
handelsbalk....52
handelskris....59
handlande, motpartens förberedande....135, 139, 146, 149, 239, 294
  utförande....147
handräckning....141, 144, 236
hemtagning av varan till viss del....358
hemtagningsspeditör....364
hermeneutik....36, 42

I

icke-negotiabelt konossement....102
identifikation....210, 340
INCOTERMS....26, 91, 123, 147, 148, 200, 254, 340, 363
inkonnexa fordringar...387, 409, 417, 419
innehavarkonossement....64, 377
insolvens....24, 52, 74, 95 f., 103, 104, 134, 140 f., 152 f., 159, 169
  bevisning....144
  kännedom om....151
  manifesterad....134, 140 f.
INTERTANKTIME....406

intrång i patent 139

K

kameleont 362
kommission 76, 130, 252
konkursborgenärerna 216
konnex 415
konossement ..... 29, 64 ff., 84, 101 ff., 112, 119, 125, 142, 148, 192, 201, 223, 246 ff., 256, 265, 269 ff., 279 ff., 291 f., 299, 305, 309 ff., 328, 332, 344 ff., 355, 376 ff., 394, 403, 410, 422, 434 ff., 449, 451, 453, 456, 457
  negotiabelt ..... 102 f.
  representativ funktion 107, 255, 268, 280, 316
  straight bill of lading 103
konsumentköp ..... 25, 27, 79, 109 ff.
konventionell panträtt 397
konventionsbunden 40, 112
kopplad panträtt ..... 404, 408, 410 f., 417
kreditvärdighet ..... 140, 141 ff., 145 ff.
kvasipart 265
kännedom, om stoppningsgrund 151

L

lagberedningen ..... 58 f., 72, 75, 430
lagerbevis 361
lagerbok 357, 359
leasing 343
legitimation 234, 380, 384
  aktiv 377
  passiv 377
leverera 42, 66, 84, 138, 143, 150, 159, 192, 314, 316, 320
lex cause 114
lex contractus 114, 116
lex fori 109, 110, 136, 137
lex mercatoria 49, 267
lex rei sitae ..... 113 ff.
lex Rhodian de jactu 48
lien-klausul 402
LINERWAYBILL 403
LOF 2000 407
lojalitetsprincip 182
logistiklösningar 364
lösöreköp 229

M

mottagare 254
MULTIDOC 404
MULTIWAYBILL 404
märkt virke ..... 206 f., 231

N

negativt egenkapital 144, 158
nordiska juristmötena 65
North Sea Standard Conditions of Carriage (NSSCC) 404
NSAB ..... 363 ff., 409 ff., 416ff.
numerus clausus 214
numrering av konossement 293
nya lagberedningen 72
NYPE 406

O

oberättigad stoppning 239
omsättningens intresse 32, 51, 95, 235
omsättningspapper 394
ond tro ..... 379 f., 384, 394, 395
  kvalificerad 382
OTT-konventionen 408

P

pacta sunt servanda 51, 86, 94
paradigm 33
passiv legitmation 377
platsköp 340
preklusion 54
presentationsdoktrinen ..... 64, 311 ff.
  undantag från 312
prognos ..... 161, 164 f.
prognoskrav 142, 153, 162, 164
processuell säkerhetsåtgärd 375
påtryckningsfunktion 96

R

ratihabition 130
realavtal ..... 257 f.
relativ kännedom 156
remburs ..... 124, 148 f., 292, 323, 441, 444, 447 f., 453
res in transitu 118
resursbrist 141

retentionsrätt.....88, 90, 195, 387, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 409, 414, 415, 419, 423, 500
retrospektiv.....153
ritningar.....150
rådighet
avskuren.....221, 224
självständig.....221
rättsdogmatiken.....34, 38, 42, 496
rättskälleläran.....35, 38
rättsutlåtande.....366
rörledningar.....206

S

saknat utmätningsbara tillgångar...142
sakrättsligt institut.....84
sakrättsligt moment....219 f., 229, 429, 457
samtidighetsprincipen.....24, 32, 47, 54, 57, 86, 88, 91, 123, 125, 129, 170, 179, 198
separationsrätt.....97, 107, 114, 118, 216, 220, 391, 393, 421 f., 434
SG-poliserna.....247
SHELLTIME.....279, 317, 406
SJ GODS Normalvillkor.....249
självständig transportör.....23, 147, 199, 338, 340 f., 352, 422, 430
sjöpanträtt.....387, 397 ff, 403, 405 ff., 413, 415, 423
bärgarlön.....398
fordran på grund av fraktavtal..399
gemensamt haveri.....398
legalfullmakt.....399
skeppslega.....343, 346
specialitetsprincipen.....56, 220
stoppage *in transitu*.....50, 64
stoppningsberättigad.....129
stoppningsrättens oavhängighet....351
strulresonemang.....146
suspension.....81, 153, 446
suspensionsregeln.....91, 107, 220, 442
synbarhetskrav.....177
säkerhetsfunktionen.....90, 96
säkerhetsrätt....97, 114, 227, 358, 387, 397, 402
säkerhet för prestation.....188, 293 f.
borgen.....56, 188
garanti.....149, 163, 188, 293, 316, 385
statlig 149
tredje man 188

T

tekniska data.....150
timmerförsäljning.....207
traditio.....48, 51
traditionsprincipen....55, 87, 107, 203, 219 ff., 225, 229, 231 ff.
skäl för.....234
transportens avslutning.....352
transportköp.....340
transportslag.....243, 255, 256, 265, 283, 354
tredjemanskonflikt.....116
tredjepartslogistik.....245
trepartsförhållande.....384, 416
trust receipt.....*Se* förvaringskvitto
tullhantering.....356
tvingande regler.....42, 79, 112, 213, 282, 298, 319, 328, 363, 411
typförutsättningar.....95

U

upplagsbevis.....349, 361, 378, 379
upplysa.....159
uppläggningsmöjligheten.....451
Uppsalaskolan.....34
utlämningsmekanismen...44, 256, 266, 267, 270, 278, 291, 309, 310, 311, 317, 353, 379
utmätningsborgenärer.....217, 229
utvinning av olja.....206

V

validitetskriterium.....42
varan lämnas ut...27, 81, 91, 121, 127, 187, 195 ff., 205, 210, 221, 387, 427
Warszawakonventionen.....250, 259, 276, 282, 307, 350
väsentlig del...24, 91, 121, 127, 133, 139 ff., 153, 161 ff., 170 ff.
väsentligt avtalsbrott.....136, 171
växel....60, 66, 125, 146, 149, 358, 433

Å

återkravsrätt.....70, 82, 117, 195, 342

Ä

äganderättsövergång
funktionellt synsätt.....233
substantiell.....232
ändamål....21, 24, 37, 82, 93, 95, 227, 267, 401

SVANTE O. JOHANSSON

Stoppningsrätt under godstransport

I boken behandlas stoppningsrätt under godstransport. När ett köpeavtal ingås exponerar sig en part för risken att det vederlag som skall erhållas i utbyte mot den egna prestationen uteblir, t.ex. på grund av motpartens insolvens. En part kan under sådana förhållanden hindra att den egna prestationen lämnas ut till motparten om det föreligger starka skäl att anta att en väsentlig del av motprestationen inte kommer att fullgöras.

De situationer som främst behandlas är de där varan befinner sig under transport. En huvudfråga i boken är när säljarens rätt att hindra varan från att lämnas ut till köparen upphör. Denna fråga undersöks utifrån förhållandet mellan säljarens stoppningsrätt och köparens borgenärsskydd. Särskild vikt läggs vid den transporträttsliga förfoganderätten. Kan säljaren utöva sin stoppningsrätt när han eller hon inte är berättigad att förfoga över godset enligt de transporträttsliga reglerna? Är fraktföraren skyldig att ta hänsyn till en säljare som vill utöva sin stoppningsrätt utan att vara förfogandeberättigad enligt fraktavtalet?

Analysen som görs i boken påvisar att regleringen av stoppningsrätten är långt ifrån enkel. Vidare har utvecklingen sprungit ifrån stoppningsrätten. Andra former föreligger för säkring av de risker som utebliven betalning innebär. Mot denna bakgrund ifrågasätts om stoppningsrätten under godstransport behövs. Under alla förhållanden bör reglerna förenklas.

Svante O. Johansson är som forskare knuten till Juridiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Tidigare har han arbetat som domare och med lagstiftningsfrågor inom Justitiedepartementet. Han är Sveriges dispaschör.

ISBN 91-39-00825-8

NORSTEDTS JURIDIK AB

BESTÄLLNINGAR: WWW.NJAB.SE • E-POST: KUNDSERVICE.NJAB@LIBER.SE
FAX: 08-690 90 30, TELEFON: 08-690 96 96, VÄXEL 08-690 91 00
POSTADRESS: NORSTEDTS JURIDIK AB, KUNDSERVICE,
106 47 STOCKHOLM