

INSTITUTET
FÖR RÄTTSVETENSKAPLIG FORSKNING
[LXXXIV]

HJALMAR KARLGREN

PRESTATION
OCH "FARA"
I KÖPRÄTTEN

STOCKHOLM
P. A. NORSTEDTS & SÖNERS FÖRLAG

EX LIBRIS



Knut Rodhe

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 vidare distribuera 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 göra något som licensen tillåter.

Se även information på

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv>

*Prof. Dr. Kurt Rodhe
med hälsning från vänners-förf*

INSTITUTET

FÖR RÄTTSVETENSKAPLIG FORSKNING

[LXXXIV]

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET



10 0078257 6

HJALMAR KARLGREN

PRESTATION
OCH "FARA"
I KÖPRÄTTEN

P A NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG
STOCKHOLM

ISBN 91-1-767061-6

© P A Norstedt & Söners förlag 1976

Beyronds AB, Malmö 1976

Förord

Liksom vid publicerandet av tidigare civilrättsliga monografier ("Passivitet", 1965, "Produktansvaret", 1971) vill jag betona, att på arbetet ej må ställas samma anspråk, bl.a. i vad angår uppmärksammande av icke-nordisk rättslitteratur, som på en akademisk avhandling av äldre typ. Givetvis har jag i stor utsträckning studerat även denna litteratur. Men en så ingående redovisning av densamma som pläga anses erforderlig i akademiska sammanhang har jag – med hänsyn till att boken ej skulle få ett oproportionerligt omfång och av andra skäl – avstått från. Vissa personliga förhållanden ha också medfört, att jag ej haft tillfälle att på bibliotek i en omfattning som varit önskvärd genomgå en serie icke-nordiska tidskrifter för att möjligen erhålla ytterligare bidrag till ämnets belysning. Jag ber tillika om överseende för den händelse jag utövat otillräcklig kontroll rörande den eventuella förekomsten av nya upplagor av utländska arbeten.

Vad det sistnämnda beträffar må nämnas, att Frederic Eisemanns kommentar till Incoterms, som jag flerstädes hänvisat till, uppgivits ha år 1974 utkommit i en andra upplaga. Denna har emellertid, enligt vad i Riksdagsbiblioteket upplysts, icke kunnat anskaffas från något nordiskt bibliotek.

Till rättsfall och litteratur, som publicerats senare än oktober 1975, har i regel icke kunnat tagas hänsyn.

Från Institutet för rättsvetenskaplig forskning har jag åtnjutit frikostigt forskningsunderstöd. Härför vill jag framföra mitt vördsamma tack.

Stockholm i januari 1976

Hjalmar Karlgren

Innehåll

Förord	3
Kap. 1 Prestationsbegreppet i allmänhet	7
Kap. 2 Allmänt om faran för godset. Begreppet avlämnande enligt köplagen	16
Kap. 3 "Fareregeln" enligt 10 och 17 §§ köplagen	43
Kap. 4 Ytterligare om fareregelnns innebörd och räckvidd . .	70
Kap. 5 Tillämpning av fareregeln samt avvikelser från denna, enligt särskilda köpklausuler	111
Kap. 6 Faran för godset och fraktförarens ersättningsansvar .	151
Kap. 7 Försäkringsskydd och faran för godset	173
Kap. 8 Speciella fareregler	185
Citerade svenska rättsfall	192
Sakregister	194

1. Prestationsbegreppet i allmänhet

Prestation är ett av de centrala civilrättsliga begreppen. I skilda sammanhang frågar man sig vad det är som en kontraktspart har att prestera, enligt avtalet och de till avtalstypen hörande rättsreglerna, och vilka påföljder som drabba honom, om han underlåter att rätteligen prestera. Å andra sidan förutsättes det, vid ömsesidigt förpliktande avtal, att med en kontrahents prestation följer, omedelbart eller efter kredittidens utgång, rätt för honom till vederlaget – i den mest utpräglade formen av dylika avtal sålunda att en prestation icke behöver fullgöras annat än i utbyte mot andra partens prestation.¹

Användningen av prestationsbegreppet i representativ nordisk doktrin torde kunna framställas på följande sätt. Ett handlande – från negativa prestationer må här bortses² – som till sin beskaffenhet och tiden för dess företagande angives i avtalet eller i på avtalstypen tillämpliga rättsregler utgör en vederbörande åvilande prestation, om underlåtenheten att handla för honom medför påföljder eller "sanktioner" i någon form. Vid sådan underlåtenhet säges kontrahenten ha åsidosatt sin förpliktelse att prestera, vare sig nu culpa kan läggas honom till last eller icke. Att underlåta prestation vid den tidpunkt och på det sätt som i avtalet eller rättsreglerna är bestämt och att icke uppfylla sin prestationsförpliktelse brukar nämligen vara synonymer. Det föreligger med andra ord, objektivt sett, ett kontraktsbrott ("misligholdelse"). Härifrån göres dock det viktiga undantaget, att en underlåtenhet som eljest skulle vara obehörig och anses som kontraktsbrott icke har sådan egenskap, om den "beror av" andra parten själv³; denna reservation skall i allmänhet underförstås. Har åter prestation i behörig ordning ägt rum – föreligger det "riktig uppfyllelse" – utesluter detta inträdet av påföljder eller sanktioner, vilket bl.a. innebär, se vidare nedan, att vid ömsesidigt förpliktande avtal någon förlust av vederlaget såsom sanktion icke kommer i fråga.

Konstitutivt för talet om prestation och om åsidosättande av förpliktelse därtill är alltså, att den prestationsskyldige (gäldenären) drabbas av påföljder eller sanktioner. Dessa kunna vara av mycket skiftande art. Det är tillfyllest, heter det, att "åtminstone någon"

sanktion kan inträda. Såsom sanktion får i detta sammanhang anses redan att det enligt avtalets och rättsreglernas primära innehåll fordrade beteendet kan framtvingas på rättslig väg (krav på naturafullgörelse). I allmänhet är dock för en sanktion utmärkande, att andra parten (borgenären) utnyttjar en rätt som han i och för sig icke skulle ha ägt men som nu i anledning av prestationsunderlåtenheten eller kontraktsbrottet tillkommer honom. Närliggande krav på naturafullgörelse är, att borgenären på egen hand, genom ett slags självhjälpförfarande, utkräver prestationen, märk bl.a. kvittningsinstitutet. Man kan också nämna sådant som rätt för borgenären att innehålla annan gäldenärens tillhörig egendom (retentionsrätt). Av större vikt är emellertid skadeståndsskyldighet gentemot borgenären. Utgivande av skadestånd är naturligtvis i sig självt en prestation, men skadeståndsförpliktelsen har sekundär natur, i det att den hör till vad som föranleder att det anses åvila gäldenären en (primär) prestationsplikt.⁴ Även när krav på naturafullgörelse icke kan riktas mot gäldenären, sägs han också vara förpliktad, om han vid underlåtenhet att fullgöra prestationen drabbas av skadeståndsansvar.

Av särskilt intresse för ämnet i denna avhandling är, att som för en primär prestationsförpliktelse konstitutiv sanktion räknas även att gäldenären vid ömsesidigt förpliktande avtal går miste om rätten till borgenärens vederlagsprestation. Vederlagsförlusten inkluderas alltså i de för primärförpliktelsen avgörande sanktionerna; den kan t.o.m. vara den viktigaste av dem alla. Till fall då gäldenären på grund av underlåtenhet att rätteligen prestera går vederlaget förlustig äro att hänföra icke blott de fall då förlusten är definitiv, såsom vid hävning av avtalet eller vid uppsägning med verkan "ex tunc", utan även de fall då förlusten varar blott viss tid: borgenären äger vid gäldenärens kontraktsbrott "innehålla" sin egen prestation (dvs. den som han enligt avtalet eller vederbörande rättsregler i och för sig bort fullgöra) till dess rättelse sker (detentionsrätt).⁵ Vederlagsförlusten kan vidare vara total eller partiell. Exempel på det senare är köparens rätt enligt köplagen att vid fel i godset kräva avdrag å köpeskillingen. Ett annat exempel är, när i kontinuerliga rättsförhållanden (såsom arrende eller hyra) ett kontraktsbrott blott verkar avtalets upphävande för framtiden, i större eller mindre utsträckning "ex nunc".

Nu skisserade begreppsbildning torde ha sina svaga punkter. Det är dock svårt att ge anvisning på en bättre.

Som en svaghet kan kanske anses redan det förut anmärkta förhållandet, att det för en rättslig prestationsskyldighet, och vid dess

åsidosättande ett kontraktsbrott, anses vara tillräckligt, att blott "något" i sanktionshänseende kan uppbringas. Detta möjliggör, vad det framställningsmässiga beträffar, att man utan att närmare ingå på sanktionernas omfattning eller beskaffenhet kan ange förpliktelsens "materiella innehåll", eller vad som är "riktig uppfyllelse", för att sedermera särskilt för sig redogöra för de sanktioner som syfta till att göra detta materiella innehåll till en juridisk realitet. Någon avgörande invändning kan kanske icke riktas mot denna teknik. Men uppenbarligen är nämnda realitet en annan allt eftersom sanktionerna äro av genomgripande natur eller ha ringa räckvidd. Det praktiska värdet av det idealtillstånd som begreppet riktig uppfyllelse representerar kan bero på om dess basis i sanktionshänseende är spröd eller hållfast. – En ytterligare invändning är i detta sammanhang, att begreppsbildningen icke ger något utrymme för att även andra faktorer än de som tillhöra påföljdssystemet medverka till att framkalla och underhålla föreställningar om att vederbörande prestation "skall" eller "bör" fullgöras. I civilrätten har man vanligen icke känt något behov av att inlåta sig på dylika faktorer utan nöjt sig med att lägga till grund påföljdsmaskineriet.

Överhuvud måste en terminologi som, låt vara med utgångspunkt från sanktioner, laborerar med ett visst handlande som "riktig uppfyllelse" – som föremål för vederbörandes primärförpliktelse – kunna framkalla missförstånd. Den är ägnad att inge föreställningen, att den förpliktade måste göra *allt* som är möjligt för att sagda idealtillstånd skall uppnås. Vad som ligger inom det möjligas gräns kan, synes det, åvila den förpliktade att företaga för att vad rättsordningen fordrar skall bli verklighet. Men rättsordningen fordrar faktiskt icke så mycket, om man ser till de sanktioner varpå förpliktelse-systemet bygger. Även åtskilligt som är möjligt kan den förpliktade underlåta utan att drabbas av några påföljder, det må bero på att dylik underlåtenhet trots möjligheten icke bedömes som culpös eller på att "förutsättningsregler" av olika typer ingripa till skydd för den som eljest skulle anses förpliktad, eller vad det nu må vara för metoder som anlitas för ändamålet.⁶ Omvänt gäller att omöjligheten i stor utsträckning saknar relevans för frågan om sanktioners inträde. En förpliktelse att åstadkomma det omöjliga föreligger då; man kan tänka på allehanda subjektiva hinder för prestationsfullgörelse (t.ex. med gäldenärens insolvens sammanhängande förhållanden), som lämnas utan avseende av rättsordningen. På samma sätt kan användningen av termen kontraktsbrott föranleda den felaktiga föreställningen, att varje diskrepans mellan avtalet (med till-

hörande typregler) och det handlande eller den underlåtenhet som förekommit är på ett eller annat sätt angripbart i sanktionshänseende. Så behöver icke alls vara fallet. Varje kontraktsdifferens är med andra ord icke kontraktsbrott i förut angiven mening.

Komplikationsfritt är knappast heller vad ovan sagts om att man som sanktion betraktar jämväl den förlust av vederlaget, helt eller delvis, som kan vara förbunden med gäldenärens underlåtenhet att rätteligen prestera. Grunden för denna uppfattning är givetvis, att rättsreglers effektivitet kan säkras icke blott genom att den som överträder desamma ådrager sig positiva nackdelar eller olägenheter utan också genom att han går miste om den förmån som vederlaget innefattar. Åtminstone om gäldenären därjämte utsätter sig för skadeståndsansvar eller liknande, ter det sig helt naturligt, att också vederlagsförlusten ses från sanktionssynpunkt.

Att en gäldenär som följd av att han icke uppfyller sin prestationsförpliktelse går miste om vederlaget behöver nu icke innebära någon olägenhet för honom. Han slipper ju samtidigt ifrån fullgörandet av nämnda förpliktelse, och detta kan för honom ha större värde. Nu är visserligen icke fråga om de fall då det är gäldenären själv, som är befogad att undandraga sig prestation enligt avtalet, utan det kräves för att vederlagsförlusten skall uppfattas som sanktion, att det är borgenären som häver avtalet (eller kräver prisavdrag m.m.) och därigenom berövar gäldenären vederlaget. Det är nämligen klart att, om det är gäldenären själv som har befogenhet att underlåta prestation, detta ej föranleder att han anses vara prestationspliktig och vid underlåtenhet att prestera begå kontraktsbrott enbart på den nu aktuella grunden att med underlåtenheten är förbunden vederlagsförlust. En säljare som med hänsyn till prestationens fysiska omöjlighet äger vägra prestera anses icke åsidosätta någon honom åvilande förpliktelse eller begå kontraktsbrott, om än förlusten in casu skulle vara smärtsam för honom. Men även om det icke är gäldenären utan borgenären som har hävnings- (eller liknande) befogenhet vid underlåten prestation, blir, om någon annan sanktion än vederlagsförlusten icke står borgenären till buds, talet om förpliktelse för gäldenären, grundad på av borgenären framkallad vederlagsförlust, ihåligt. Ty då har gäldenären i realiteten samma valfrihet som i just nu berörda situation: han kan prestera och erhålla vederlaget eller underlåta att prestera med påföljd allenast, att vederlagsförlust i anledning av borgenärens hävning inträder. — För övrigt kan man fråga sig huruvida den skillnad som här gjorts allt eftersom det är gäldenären eller borgenären som häver avtalet på grund av under-

låten prestation alltid låter sig upprätthålla. Ett avtal kan ju emellannåt anses hävt eo ipso, utan särskild hävningsåtgärd (inkl. utan att den hävning som företages har någon betydelse, jfr NJA 1920 s. 178, där *säljaren* hävde avtalet på grund av att exportförbud omöjliggjort avtalets fullgörande).

Vad nu sagts om att vederlagsförlusten fungerar som sanktion för gäldenärens fullgörande av sin förpliktelse kräver som komplettering en erinran om att utsikten till vederlaget kan utöva en sanktionsverkan, även om någon förpliktelse till prestationshandlande i och för sig icke anses föreligga. Vad som åsyftas är de fall då, såsom vid allsköns "haltande" avtal, gäldenären äger frånträda ett avtal men kan fullgöra detsamma och eventuellt finner med sin fördel förenligt att för vederlagets skull prestera. Gäldenären har valfrihet: underlåter han, vilket står honom fritt, att prestera, går han miste om vederlaget; presterar han åter, fastän han icke är förbunden därtill, erhåller han detsamma.⁷ Prestation kan vara ett *villkor* för vederlagsförvärv utan att omfattas av någon förhandenvarande förpliktelse. Det är ett välkänt förhållande, att ett av rättsordningen önskat handlande kan genomdrivas eller säkras icke blott genom att vederbörande ålägges förpliktelse för ändamålet utan redan genom att handlandet medför förmåner som utgöra ett incitament till dess företagande.⁸ Sådillvida skulle det sanktionssystem som ovan berörts och som bygger på förpliktelsemekanismen vara ofullständigt. Men måhända invändes det att, om än prestationshandlandet i nu avsedda situationer företages av en därtill icke förpliktad kontrahent, han genom att fullgöra prestationen åtager sig den förpliktelse som förut icke ålåg honom och att därför anmärkta förhållande icke i detta sammanhang betyder något annat än att utsikten till vederlaget är ett bärande motiv att ikläda sig förpliktelser.

Förevarande begreppsbildning⁹ kan ytterligare diskuteras i ett annat hänseende, nämligen i vad den primära förpliktelsen grundas på att vid underlåten uppfyllelse inträder skadeståndspåföljd. Det gäller alltså förhållandet mellan den primära förpliktelsen och den sanktionerande skadeståndsskyldigheten. Såsom sanktion har skadeståndet, här som eljest, en dubbel uppgift: dels den preventiva, som är den viktigaste, att motverka eller undertrycka förekomsten av det av rättsordningen icke önskade beteendet (kontraktsbrottet), dels att i fall då kontraktsbrott likafullt sker gottgöra borgenären hans skada; skadeståndsrätten träder då i den "materiella förpliktelsens" ställe.

Skadeståndsansvarets sekundära natur måste i viss mån animera

till att i princip anse detta ansvar förlagt *utanför* avtalet. Ansvaret tänkes fungera, just som sanktion, direkt i kraft av lag och omedelbart bestämt av rättsregler, skrivna eller oskrivna. Den avtalsslutande kontrahenten antages sålunda normalt inställd endast på avtalets materiella innehåll, på primärprestationen, medan "rättsskyddet" levereras, utan anknytning till partsviljan, av rättsordningen.¹⁰ Någon förståelse för den engelsk-amerikanska uppfattningen, att avtalet självt har skadeståndsinnehåll, dvs. innefattar en utfästelse att alternativt, för den händelse primärprestationen icke fullgöres, hålla motparten skadeslös, har man i nordisk doktrin i allmänhet icke. Tidigare laborerades visserligen ofta med garantiutfästelser i skadeståndshänseende, konkludent innefattade i avtalet och föranledande ett strängare ansvar för den prestationsskyldige än enligt culpa-regeln. Men härifrån tages numera vanligen avstånd. Dylka utfästelser karakteriseras som fiktiva. Det strikta skadeståndsansvaret, när det erkännes, tänkes ha legalt ursprung på sätt nyss angavs.

Påståendet att skadeståndsansvar i allmänhet ej täckes av kontrahenternas avtalsvilja har emellertid, om det skall gälla mera generellt, en tivelaktig sanningshalt. Särskilt vid ingående av kommersiellt betonade avtal, men ofta även eljest, är skadeståndsansvaret helt visst föremål för kontrahenternas uppmärksamhet på sådant sätt att man, med hänsyn till vad som plägar vara tillräckligt för att antaga en konkludent viljeförklaring, har fog för att anse sådant ansvar reglerat i avtalet.¹¹ En annan sak är emellertid, och detta är naturligtvis det avgörande, att en dylik konkludent vilja i vad angår skadeståndsansvaret mestadels saknar juridiskt intresse. Ty man får räkna med att den genomsnittligt är en produkt av rättsordningen, av den skadeståndsrätt som i detta nu gäller i samhället. Ett mera vittgående ansvar än av dessa regler följer åtages i allmänhet ej. Man kan alltså icke, med mindre särskilda förhållanden föranleda att avtalet ger stöd härför, *grunda* skadeståndsansvaret på den partsvilja som i det hänseendet faktiskt förefinnes. Sådillvida är det ett framsteg, att man i nyare doktrin avvisar garantiresonemang, även de engelsk-amerikanska, av sagda art. Det låter sig för de flesta fall icke göra att via antaganden om tysta garantiutfästelser komma fram till en längre gående skadeståndsskyldighet än gällande skadeståndsrätt auktoriserar. Men detta hindrar ej, att den till synes sekundära skadeståndsplikten, om man ser på avtalets innehåll, ofta icke är sekundär utan i angiven mening primär och att alltså den gängse uppdelningen mellan avtalets materiella innehåll å ena sidan samt den sanktionerande skadeståndsplikten å den andra vilar på osäker grund.

NOTER TILL KAPITEL 1

1. Den ömsesidighet som utmärker ömsesidigt förpliktande avtal kan vara av olika slag, mer eller mindre vittgående. Helt allmänt kan endast sägas, att ömsesidigheten innebär, att vardera kontrahenten presterar i syfte att även den andre skall göra detta ("do ut des") samt att enligt rättsregler den ene kontrahentens förpliktelse påverkar den andres.

Ett minimum kan anses vara, att den ene kontrahentens förpliktelse utgör som man säger rättsgrund, causa, för att krav kan framställas på att även den andre presterar. Så vid kreditköp. Likaledes vid kontantköp, när säljaren låtit godset komma i köparens besittning utan att ha gjort äganderättsförbehåll eller liknande, 28 § 2 st. köplagen. Ömsesidigheten kommer här till uttryck i att säljaren har, även om det praktiska värdet därav på grund av omständigheterna kan vara ringa, en rätt till eller anspråk på att köparen presterar.

Men vid ömsesidigt förpliktande avtal kan avhängigheten mellan prestationerna vara mycket starkare utpräglad. Mera i förbigående må erinras om den s.k. genetiska avhängigheten: är den ene kontrahentens förpliktelseförklaring icke rättsligt giltig, blir även den andre kontrahenten obunden. Helt allmänt gäller dock icke detta; den ene kontrahenten kan vara bunden, ja t.o.m. vara skyldig att fullgöra sin prestation, medan den andre tills vidare är obunden. Viktigare är den "funktionella" avhängigheten: om den ene kontrahentens förpliktelse icke *uppfylles*, upphör eller begränsas jämväl den andres förpliktelse till fullgörelse. Regler finnas sålunda om rätt att häva avtalet och återfordra vad som erlagts. Denna funktionella avhängighet får för resten betydelse även då den genetiska saknas; den obundne kontrahenten kan icke under obegränsad tid hålla sin motpart bunden; vill eller kan han icke prestera, måste även motpartens bundenhet kunna bringas till ett slut.

Den mest markerade formen av ömsesidighet föreligger, såsom i texten framhålles, när kontrahenternas prestationer skola fullgöras i utbyte mot varandra, se särskilt 14 § köplagen. Fullgörelsen av A:s prestation är då villkorad av att B samtidigt presterar; vardera tillgodoföres omedelbart det vederlag han enligt avtalet har anspråk på. Ofta, såsom i Alméns köplagskommentar, syftas vid tal om ömsesidighetsprincipen enbart på dessa fall. En klarare beteckning är här utväxlings- eller, i anslutning till köplagens motiv (NJA 1906 nr 1:1 s. 24 f.), samtidighetsprincipen.

2. Härom Arnholm i TfR 1958 s. 133 ff., som berör de negativa obligationernas särställning och släktskap med sakrättsliga förpliktelser.
3. Detta kan föranleda terminologiska förvecklingar. I köplagen förstås med säljarens "dröjsmål", såvitt man kan se, att godset ej i rätt tid avlämnats, *även* om förhållandet är att tillskriva köparen. Någon speciell term för ett säljarens dröjsmål med avlämnandet som beror av köparen har lagen icke; Almén talar här om att det dröjsmål som föreligger icke är ett dröjsmål "å säljarens sida". — Enligt Hellner, Köprätt, 4 uppl. 1974, kap. 9.1. skulle en säljares underlåtenhet att i rätt tid avlämna godset som beror av köparen överhuvud icke vara ett dröjsmål i köplagens mening. Detta är dock kanske en riskabel terminologi. Har intet dröjsmål förevarit, vore det väl naturligt att anse att säljaren, fastän han ej avlämnat godset, fullgjort sin prestation, något som kunde locka till den felaktiga slutsatsen, att

- säljaren här hade rätt till köpeskillingen utan vidare dvs. utan godsets tillhandahållande eller redovisande, jfr nedan kap. 3 mot slutet.
4. En förpliktelse att utge visst ersättningsbelopp kan dock i vissa fall, såsom ofta framhållits, ha primär natur. Så vid försäkringsavtal.
 5. Här förutsättes alltså, att tiden för fullgörelse av borgenärens prestation är inne. Även dessförinnan kan givetvis borgenären innehålla sin prestation, men om sådant innehållande är här ej fråga. Se nedan i kap. 2 (texten efter not 29).
 6. Se mina uttalanden i SvJT 1963 s. 108 f. På det utomobligatoriska området korresponderar härmed, att handlingar som eljest skulle uppfylla betingelserna för skadeståndsskyldighet godtagas, när de anses "försvarliga", ej "rättsstridiga" e.d. Jfr mitt arbete "Produktansvaret", 1971, s. 111.
 7. Ett belysande exempel erbjuder den s.k. ekonomiska omöjligheten. Säljaren är ej förpliktad till fullgörelse, men presterar han ändå har han rätt till vederlaget. Och skälet till att han på detta sätt gör "mer än sin plikt" kan vara, att han av särskilda skäl eftertraktar vederlaget.
 8. Se från senare tid Opsahl i "Nordisk gjenklang" (Festskrift för Carl Jacob Arnholm), 1969, s. 233.
 9. Av det föregående följer, att förpliktelse till prestation plägar anses föreligga, vare sig den sanktion som inträder när gäldenären brister i prestationens fullgörande är av beskaffenhet att åvägabrinda vad prestationsförpliktelsen primärt går ut på, vid sakprestation alltså fullgörelse in natura, eller icke. En benägenhet att eftersträva korrespondens mellan sanktionen och förpliktelsens primära innehåll kan dock, även på annat sätt än i texten berörts, emellanåt spåras. Det säges t.ex., att en säljare enligt köplagen ej är förpliktad att avhjälpa fel i det sålda godset. Men likaväl som en säljare överhuvud är skyldig att leverera felfritt gods, likaväl kan han anses förpliktad att, om fel ändå skulle vidlåda godset, avhjälpa detsamma för att ej vid underlåtenhet härutinnan drabbas av de påföljder som anges i 42 och 43 §§ köplagen. En annan sak är att avhjälpan av fel *in natura* principiellt ej vid speciesköp kan åläggas honom, NJA 1924 s. 346, och vid leveransavtal endast i den formen, att han ålägges leverera felfritt gods i det felaktigas ställe.

En yttring av en dylik strävan till parallellitet finner man på det rätts-systematiska planet hos Rodhe, Obligationsrätt, 1956, s. 14 f., 214 ff. samt i motsvarande uttalanden i samme förf:s Lärobok i obligationsrätt, 3 uppl. 1972. Därav har t.o.m. föranletts en genomgripande uppdelning vid framställningen av de obligationsrättsliga reglerna.

Rodhe skiljer sålunda allt eftersom en gäldenärs förpliktelse går ut på att "göra något" (eventuellt "icke göra något") eller på att, "utan att någon förpliktelse till uppfyllelse är förhånden", *ansvara* för att vissa fakta föreligga vid en viss tidpunkt ("ansvarsförpliktelse", tidigare kallad "garantiförpliktelse"), ett ansvar som, när en avvikelse från dessa fakta förekommer, visar sig i att en eller annan påföljd inträder. Exempel på det förra: säljaren är förpliktad att avlämna godset och skuldebrevsgäldenären att betala ifrågavarande penningbelopp. Exempel på det senare: säljaren är ansvarig för att godset har vissa egenskaper, och den som bevitnar annans namnteckning ansvarar för dess äkthet.

Ett lättköpt argument häremot vore, att det är orimligt att påstå att

den som iklätt sig en ansvarsförpliktelse icke är skyldig att "göra något". Han måste ju prestera när betingelserna för det åtagna ansvaret äro uppfyllda. Men från denna invändning kan bortses. Meningen är uppenbarligen, att vid ansvarsförpliktelse gäldenären icke har att "göra" vad som in natura eller eljest såsom *primär* prestation åligger en gäldenär. Säljaren har, när han ansvrar för fel i godset, icke att åstadkomma att godset får de egenskaper som det för närvarande, då det är behäftat med fel, saknar, lika litet som den som bevitnat en namnteckning är skyldig att, om den skulle vara falsk, åvägabringa dess äkthet.

Vad som kan invändas mot Rodhe är däremot, att det knappast kan inses vad som är att vinna med att på detta vis skilja ut till särbehandling de ytterst vanliga fall då sanktionen icke innebär krav på naturafullgörelse eller motsvarande, så att det primära förpliktelseinnehållet ej förverkligas. Det synes fastmera helt realistiskt att i enlighet med härskande uppfattning hävda, att en säljare är skyldig att prestera felfritt gods även om icke, när godset är behäftat med fel, köparen kan få vad han från början avsett utan i stället gottgöres i pengar eller genom att avtalet häves. Likaså att vid fraktavtal bortfraktaren är skyldig att fullgöra den utfästa fartygstranporten oavsett att något krav på naturafullgörelse anses icke kunna resas mot honom. Detsamma gäller vid auktorsrättsliga avtal och i många andra sammanhang. Vad angår köp av lös egendom spelar också anspråket på naturafullgörelse som sådant (dvs. bortsett från dess inverkan på ett fordrat skadestånds storlek) en ytterst blygsam roll. Att till grund för framställningen av obligationsrättsliga regler lägga ifrågasvarande olikhet beträffande sanktionernas beskaffenhet innebär dessutom, tvärtemot vad Rodhe påstår, att man koncentrerar sig på de "sjuka" fallen, då sanktioner måste tillgripas, i stället för på de "friska", där primärförpliktelsen tack vare det gällande sanktionssystemet (och oavsett sanktionernas art) uppfylles.

Enligt vad jag inhämtat skulle det enligt Rodhe vara av avgörande betydelse, att vid ansvars- eller garantiförpliktelser fullgörelse in natura *begreppsmässigt* icke kan komma i fråga (och ej blott, såsom vid köp, uteblir av praktiska skäl). Men detta synes icke vara mycket att basera här kritiserade uppdelning på. För övrigt vitsordar förf., att man kan fånga in hela kategorin av ansvars- eller garantiförpliktelser genom att bedöma dem som *villkorliga* fullgörelseförpliktelser — "betraktade på det stadium då villkoret ännu icke inträtt" (realiserats). Men därmed förefaller identiteten med fullgörelseförpliktelserna i själva verket bekräftad, och det är svårt att förstå, att det skulle framställningsmässigt vara ett framsteg att behandla vad som är så nära förbundet med vartannat i olika sammanhang (jfr även Lejman i SvJT 1957 s. 391 ff. och Arnholm i TFR 1958 s. 136 ff.).

10. Se min uppsats i SvJT 1970 s. 126.

11. I all synnerhet om hänsyn tages till att vad som i verkligheten utgör blott samstämmiga förutsättningar hos parterna i rättspraxis ofta bedömes som konkludent avtalat.

2. Allmänt om faran för godset. Begreppet avlämnande enligt köplagen

I föreliggande arbete avses att ge ett bidrag till framställningen av de rättsregler som åsyftas då man talar om att vid köp av lös egen- dom en kontrahent "står faran" för godset. Det är en särskild rätts- figur detta, och den förekommer icke blott inom köprätten. Vad som menas därmed är, enligt gängse beskrivning av företeelsen, att en kontrahent, som icke eller icke behörigt kunnat fullgöra den ho- nom åvilande prestationen på grund av att en vådahändelse drabbat godset, under vissa förutsättningar äger anspråk på att andra parten, den som står faran, ändock skall presteras enligt avtalet. En kö- pare har sålunda, när faran ligger på honom, att erlægga köpeskil- lingen, och hela köpeskillingen, fastän han i anledning av våda- händelsen icke erhåller något gods eller endast gods i skadat skick, 17 § köplagen. Vederlaget för godset skall alltså enligt denna be- skrivning presteras *som om* uppfyllelse å den prestationsskyldiges (säljarens) sida rätteligen skett.¹ På liknande sätt vid tjänsteavtal, i den mån den anställde tillförsäkras avtalad lön trots att han på grund av sjukdom eller annan "vadahändelse" icke presterar utfäst arbete. Ett ytterligare exempel är ett befraktningsavtal med det ofta förekommande innehålllet, att frakt skall utgå även om godset ut- sättes för casuell händelse under transporten och fördenskuil icke når bestämmelseorten i oskadat skick (se 125 § sjölagen, enligt vil- ken den motsatta regeln gäller som dispositiv rätt).

För den oinvigde måste väl detta te sig märkligt. Hur går det ihop med den allmänt praktiserade begreppsbildning som bygger på pres- tationsbegreppet? Att man från regeln, att underlåtenhet att preste- ra vid ömsesidigt förpliktande avtal medför, förutom andra sank- tioner, total eller partiell förlust av vederlaget, kan göra ett sådant "undantag", att den som icke presterar i hithörande lägen skall finge- ras ha presterat och därför bör utan hänsyn till ömsesidighetsgrund- satsen tillerkännas vederlaget, är väl rättssystematiskt sett förvånan- de,² särskilt som undantaget har stor räckvidd, är både principiellt och praktiskt av central betydelse.

Frågan om faran för godset hänger alltså intimt samman med

spörsmålet om vad som vid köp utgör "prestation", främst då prestation å säljarens sida, och om påföljderna av att densamma icke fullgöres. Det blir därför anledning att, för förståelse av fareinstituttet, något ingå på vad den säljarens prestation vid köp av lös egendom omfattar, för vilken köparen har att utge vederlag.

Spörsmålet förefaller måhända onödigt eller åtminstone "teoretiskt" i överkant. (Att frågeställningen kan fresta till begreppsjurisprudens, skall ock framgå av det följande.) Kan det råda någon tvekan om vad en säljare, helt allmänt sett, har att pretera, så att en precisering därvidlag skulle vara erforderlig? Det åligger naturligtvis säljaren, säger man, att förskaffa köparen godset i rätt tid, på rätt plats och i behörigt skick (faktiskt och rättsligt), i enlighet med avtalet och de regler om köp som finnas i köplagen och annorstädes. Säljaren får icke göra sig skyldig till dröjsmål, och godset får ej vara behäftat med fel (eller brist). – Att även godsets felfrihet lika omedelbart omfattas av säljarens prestationsförpliktelse som hans skyldighet att rätttidigt leverera godset till köparen torde det numera på de flesta håll, för den nordiska rättens del, råda enighet om. Man är i det hela främmande för den i utländsk rätt, främst beträffande speciesköp, ofta företrädade åsikten, att felansvaret icke kan uppfattas som uttryck för att säljaren brustit i uppfyllelsen av sin huvudförpliktelse på grund av köpet – avtalet är "schlecht erfüllt aber doch erfüllt" – utan måste härledas ur en speciell, i avtalet inbyggd säljgaranti ("Gewähr") rörande godsets beskaffenhet.³ I stället antages i nordisk rätt, såsom vettigt är, att säljaren direkt enligt avtalet har skyldighet icke blott att pretera vederbörande objekt utan även att tillhandahålla ett felfritt sådant.⁴ Att sanktionen vid speciesköp icke inbegriper krav på naturaprestation (genom avhjälpanne av felet e.d.), jävar, såsom förut framhållits, icke detta.

Det är emellertid en särskild sida av ämnet som förtjänar att uppmärksammas. Vad innebär det, närmare bestämt, att säljaren har att "förskaffa" köparen godset (i behörigt skick)?

Utgångspunkten för den köprättsliga regleringen har i svensk och utländsk rätt utan tvivel varit, att säljarens prestation är ett handlande varigenom han direkt överlämnar godset till köparen, omedelbart avvägbringar besittning för denne. Stundom fastslås t.o.m. i lag, BGB § 433, att säljaren är förpliktad till "Übergabe" av godset. Karakteristiskt för dessa fall – i *fortsättningen benämnda a-fall* – är, att i samma ögonblick som säljaren fullgör sitt åtagande enligt köpavtalet mottager köparen godset och erhåller den efter-

sträfvade besittningen. Prestationshandlandet å säljarens sida och prestationsresultatet till köparens förmån sammanfalla här. Säljarens prestationsförpliktelse är genom nämnda handlande omedelbart uppfyllt.

Men det ligger icke lika enkelt till, när säljaren ej på angivna sätt direkt realiserar den överföringseffekt som köpavtalet syftar till. Det finns ofta ett mellanstadium, då säljaren företagit det handlande, som typiskt är ägnat att, om icke något särskilt tillstöter, förskaffa köparen godset, men köparen ännu ej förvärvat besittningen därav. Huvudfallet är, att säljaren vid distansköp överlämnat godset till en självständig fraktförare (järnväg, fartyg inkl. luftfartyg, lastbilsfirma) för att forslas till köparen i enlighet med ett slutet transportavtal, medan köparen från fraktföraren först senare mottager godset på bestämmelseorten. För säljaren är det då naturligt att hävda, att hans prestation enligt köpavtalet är fullgjord i och med att han tillställt fraktföraren godset; resten "går av sig självt" och kommer icke honom vid. Men för köparen är det lika naturligt att påstå, att säljarens prestationsskyldighet icke är uppfyllt förrän å bestämmelseorten, där ju godset enligt avtalet skall tillhandahållas köparen och mottagas av honom. – Ett annat exempel på ett dylikt mellanstadium är, att köpet avser individualiserade skogsprodukter liggande i det fria, vilka köparen själv skall låta avhämta utan någon säljarens medverkan. Även här gör kanske säljaren gällande, att han med avtalet "gjort sitt", under det att köparen, som ännu icke fått vad han skall ha, kan mena att köpet icke är perfekt förrän godset mottagits av honom, övergått i hans besittning. Som ett ytterligare tänkbart exempel kan nämnas, att föremålet för köpet är gods som innehaves av en tredje man och skall av köparen utan att säljaren medverkar härtill avhämtas hos honom.⁵

I tysk doktrin⁶ har hävdats, att det inom obligationsrätten överhuvud kan påvisas en dualism eller antinomi i förevarande hänseende. Vid användning av prestationsbegreppet ges ofta icke klart tillkänna, huruvida vad som åsyftas är det handlande, som gäldenären är förpliktad till (hans "Leistungshandlung"), eller uppnåendet av den åsyftade effekten för andra parten, tillgodoseendet av dennes uppfyllelseintresse ("Leistungserfolg"). Har säljaren eller annan prestationsskyldig utfört vad som enligt avtalet åligger honom, kan det synas rimligt att säga, att han icke längre är förpliktad gentemot andra parten, köparen. Men då borde väl också den andra partens fordran hos den förre redan därmed vara uppfyllt, dvs. fordringsrätten ha upphört. Men detta är man knappast

beredd att utan vidare påstå. Jfr BGB § 362, som helt generellt fastslår, att ett skuldförhållande utslocknar ("erlischt"), när den fordrade prestationen blivit "an den Gläubiger bewirkt", vilket ej gärna kan sägas ha skett redan vid tidpunkten för ett prestationshandlande som först senare utlöser effekt hos borgenären. Sagda dualism eller antinomi är tydligen från rättssystematisk synpunkt besvärande.

Uppenbarligen finns det ett behov av att framställningsmässigt ge uttryck åt detta mellanstadium. Så har ock skett i köplagen. För huvudfallet, distansköp, fastslås nämligen i 10 §, att godset, då det omhändertagits av någon som åtagit sig att forsla det från den ort varifrån försändandet bör ske – resp. vid sjötransport då godset är bragt innanför fartygets sida⁷ – är "avlämnat" men icke "mottaget" av eller "utgivet" till köparen. (Från stadgandets förutsättning, att säljaren haft försändningsplikt, kan tills vidare bortses.) Enligt Alméns auktoritativa begreppsbestämning i köplagskommentaren är avlämnande "den handling, varigenom säljaren fullgör vad honom enligt avtalet åligger för att köparen skall komma i verklig besittning av godset",⁸ vilket sedermera fullständigas därhän, att för avlämnande fordras att tack vare detsamma godset kommer i köparens besittning "utan vidare åtgörande från säljarens sida".⁹ Till Alméns beskrivning av avlämnandets innebörd kan ytterligare anses höra hans allmänna uttalanden om dels att efter skett avlämnande "det icke kommer honom [säljaren] vid", att godset ej i rätt tid framkommer, dels att efter avlämnandet någon tillämpning av köplagens dröjsmålsparagrafer ej kan ifrågakomma för annan händelse än att säljaren utan att vara därtill berättigad skulle gripa in i förhållandenas utveckling och förhindra att köparen kommer i besittning av godset.¹⁰ Almén utgår säkerligen från att hans beskrivning av avlämnandet passar även för andra mellanstadiumfall, i det att man har att skilja mellan säljarens prestationshandlande och handlandets först hos köparen realiserade effekt. Det må tilläggas att avlämnandets rättsverkningar enligt Almén och köplagen äro avsedda att ligga endast på det obligationsrättsliga, icke tillika på det sakrättsliga planet.¹¹

Emellertid är begreppet avlämnande icke reserverat för nu angivna "b-fall" (distans- eller därmed jämförliga köp) utan omfattar även köp, där säljaren direkt till köparen överlämnar godset ("a-fall"), dessa som historiskt och jämväl i övrigt representera köpets huvudtyp. Det är alltså ganska olika faktiska situationer, som begreppet avlämnande täcker. Att begreppet på detta sätt är dubbel-

tydligt behöver nu icke vara något anmärkningsvärt, om man har fog för att utgå från att både a-fall och b-fall ha något i rättsfaktumhänseende gemensamt, som motiverar att begreppet kan fungera som överbegrepp. Avsikten har tydligen också varit, att avlämnande skall fungera som dylikt överbegrepp. Det faktiska handlande varom fråga är har skolat äga relevans för de i köplagen angivna rättsverkningarna, vare sig avlämnandet är av den ena eller andra typen. Reglerna om dröjsmål å säljarens sida, och om fel eller brist i godset, vilka regler förutsätta att avlämnande ej ägt rum eller att det med hänsyn till godsets beskaffenhet icke varit vederbörligt, äga sålunda tillämpning för bägge formerna av avlämnande.

Vad är det då som är gemensamt i rättsfaktumhänseende, eller finns det kanske icke något sådant? Ja, nyss återgivna bestämning av begreppet avlämnande har tydligen, som sagt, antagits passa icke blott i b-fall för vilka det närmast torde ha tillskapats utan också i a-fall, där godset omedelbart överföres från säljaren till köparen. Men detta antagande är knappast hållbart. Avlämnande i a-fall kan ej karakteriseras som en av säljaren vidtagen åtgärd för att köparen skall komma i besittning av godset och en åtgärd som utan säljarens vidare åtgörande är ägnad att åstadkomma denna effekt. I a-fall lär det nämligen icke räcka för att avlämnande skall anses ha skett, att köparen vidtagit åtgärd i sådant syfte och av sådan beskaffenhet. Det fordras i allmänhet, att överförandet av godset till köparen verkligen effekturerats. Om vid ett avhämtningsköp säljaren ansträngt sig aldrig så mycket för att godset skall övertagas av köparen men denne undandragit sig den medverkan av honom som kräves för besittningens uppkomst, kan detta visserligen ådraga köparen allvarliga påföljder enligt reglerna om "mora accipiendi", men något avlämnande i köplagens mening har icke ägt rum.¹² Ej heller vid vanligt butiksköp har väl ifrågasatts, att avlämnande skett förrän godset kommit i köparens hand.¹³ Alméns definition på avlämnande duger alltså icke för a-fall.

Det invändes kanske, att en motsvarande korrigering kan göras även i b-fall, så att den erforderliga korrespondensen mellan a-fall och b-fall uppnås. Detta är också riktigt i vad endast angår förhållandet mellan säljaren och den självständiga fraktföraren. För att avlämnande skall anses ha kommit till stånd fordras, att denne kommit i besittning av godset, och det är icke tillfyllest, att säljaren gjort vad han kunnat för ändamålet. Sätillvida är talet om att avlämnande i b-fall utgör en säljarens ensidiga akt¹⁴ icke korrekt. Men enligt bestämningen av begreppet avlämnande var det ju fråga om *köparens*

besittning. Därför att fraktföraren blir besittare av godset uppkommer ju ingen besittning för köparen. I *b-fall* låter sig alltså göra att i överensstämmelse med Almén beskriva avlämnandet som en åtgärd i syfte att (utan något vidare åtgörande från säljarens sida) förskaffa köparen besittning av godset. I relation till köparen skulle man därför också kunna beteckna avlämnandet i *b-fall* som en ensidig akt, ehuru det icke får förbises, att avlämnandet stundom kan kräva dennes medverkan (t.ex. för tillhandahållande av förpackningsmaterial). Men i *a-fall* räcker det som sagt icke med en till framtida besittning syftande åtgärd utan kräves besittningens omedelbara effekturerande. Via Alméns definition av avlämnande kommer man följaktligen icke fram till något för *a-fall* och *b-fall* i rättsfaktumhänseende gemensamt.

Man måste alltså söka bestämma det ifrågavarande gemensamma annorledes. Det skulle då vara att avlämnandet i båda fallen har, ehuru på olika sätt, med köparens besittning att göra. I *a-fall* kräves, att besittningen för köparen uppkommer, i *b-fall* att det åvägbringas ett tillstånd, som visserligen icke innefattar besittning för köparen men som, om någon motåtgärd icke företages av säljaren, i allmänhet utvecklar sig till en sådan. Väl är utsikten till framtida besittning icke till fullo säkrad för köparen. Men i de flesta fall kan han räkna därmed. Säljaren har ju, som det heter i de danska motiven,¹⁵ satt "genstanden i bevægelse" mot köparen.

Lika fullt måste detta sägas vara en egenartad och väl egentligen mindre tillfredsställande begreppsbildning. Man samordnar med varandra, i de ämnen som köplagen behandlar, köparens nu existerande besittning och en blott förestående, sannolik sådan. En framtida besittning jämföras med besittningstillståndet självt – visserligen blott i obligationsrättsligt hänseende, icke i sakrättsligt, såsom förut understrukits. Teoretiskt tänkbart vore t.o.m. att urgera, att när allt kommer omkring något för *a-fall* och *b-fall* i rättsfaktumhänseende gemensamt alls icke föreligger utan att det gemensamma endast förekommer på rättsföljdsplanet: samma rättsverkningar inträda på grund av disparata fakta. Detta vore dock att gå till överdrift och är oförenligt med vad som avsågs när i köplagen introducerades avlämnandebegreppet som ett begrepp av grundläggande köprättslig betydelse. Man tänkte sig förvisso aldrig, att begreppet skulle vara på antytt sätt innehållslöst, i det att detsamma utgjorde blott en beteckning i efterhand för rättsverkningar som kunde härledas ur meddelade lagbestämmelser eller på andra grunder.¹⁶

Att begreppet avlämnande enligt köplagen omfattar både *a-fall*

och b-fall – att således vid distansköp¹⁷ den självständige fraktförarens omhändertagande av godset för transport i enlighet med slutet fraktavtal innebär avlämnande lika väl som en omedelbar trading av godset från säljaren till köparen – kan ge intryck av att säljaren redan i och med avlämnandet till fullo utfört sin köpprestation med de rättsverkningar som eljest följa av en fullgjord avtalsprestation. Säljarens prestationsförpliktelse skulle alltså vara helt uppfylld med avlämnandet, icke alls fortbestå i tiden därefter; han skulle ej ha något som helst ansvar för köparens besittningsförvärv. I och för sig följer visserligen icke logiskt av den omständigheten att säljaren drabbas av sanktioner, bl.a. förlust av vederlaget, om han *ej* avlämnat godset, att *när* avlämnande skett säljaren är fri från påföljder för den händelse godset sedermera icke kommer köparen tillhanda, särskilt då den påföljden att köparen genom hävning av avtalet berövar säljaren vederlaget eller åtminstone genom att innehålla likvid tills vidare undandrager honom detsamma. Men antages det, att säljaren vid distansköp (eller i andra b-fall) till fullo presterat enligt avtalet redan genom avlämnandet, är den slutsatsen näraliggande, att han sedan icke har något ansvar för hur det går med köparens besittningsförvärv och framför allt är säkrad vederlaget, köpeskillingen.

Under nämnda förutsättning – att avlämnande även vid distansköp har antydde prestationsinnebörd – bör det i synnerhet bli en konsekvens att, om godset under transporten till köparen förstörts eller skadats genom vådahändelse, förlusten är säljaren ovidkommande, detta icke blott så att han undgår skadeståndspåföljd utan även så att hans rätt till köpeskillingen är ograverad och att någon befogenhet att innehålla betalning icke tillkommer köparen. Den som vid ömsesidigt förpliktande avtal redan presterat behöver säljaren bekymra sig om vad som casuellt händer med det presterade. Detta skulle innebära, att den centrala fareregeln i köplagen, den som i 17 § jämförd med 10 § föreskriver att faran övergår å köparen i och med att godset överlämnas till den självständige fraktföraren,¹⁸ egentligen skulle vara överflödig – fastän regeln givetvis kunde ha till uppgift att klargöra just detta förhållande, att säljaren i och med avlämnandet helt fullgjort sin prestation. Om något "undantag" från ömsesidighetsprincipen på grund av att köparen måste betala utan att bekomma godset eller godset i vederbörligt skick kunde det då icke vara tal. Man hade endast att tillämpa allmänna regler om verkan av prestation vid ömsesidigt förpliktande avtal.¹⁹

Sägda centrala farebestämmelse i köplagen må i det följande, för

korthetens skull, kallas "fareregeln", ehuru även andra stadganden finnas som reglerar köparens "fareansvar".

Om köplagens inställning vore denna, skulle den nordiske lagstiftaren kunna sägas ha på ett beslutsamt och djärvt sätt utformat ett köprättsligt prestationsbegrepp som bestämt kontrasterade mot det härskande kontinentala och även mot det engelsk-amerikanska delivery-begreppet.²⁰ Med förevarande avlämnandebegrepp vore klargjort, hur kontrahenternas läge under ifrågavarande mellanstadium borde bedömas, och spørgsmålet om förhållandet mellan säljarens prestationshandlande och samma handlandes hos köparens realiserade prestationseffekt vore utan vidare besvarat.

Till stöd för att det anförda representerade lagstiftarens ståndpunkt vid tillkomsten av köplagen skulle kunna åberopas, förutom Alméns ovan återgivna bestämning av avlämnandebegreppet, vissa uttalanden i de svenska motiven till köplagen.²¹

Likafullt är det osäkert, om en så rätlinjig och radikal uppfattning kan ha legat till grund för köplagen. De danska och norska motiven lämna föga stöd härför. Och framför allt saknas veterligen belägg för att man vid köplagens tillkomst såg på fareregeln i 10 och 17 §§ i enlighet med vad nu ifrågasatts, alltså tillerkänt regeln en väsentligt annan funktion än vad som är vedertaget, när rättsfiguren "faran för godset" kommer till användning. Den funktionen var ju, att en kontrahent som på grund av vådahändelse icke kunnat prestera enligt avtalet tillförsäkras en rätt till vederlaget som han enligt allmänna regler rörande ömsesidigt förpliktande avtal ej skulle ha. Man kan ha utgått från att säljaren även vid distansköp "principiellt" har ansvar för att godset kommer köparen tillhanda – hans prestationsplikt är alltså icke uppfylld enbart med avlämnandet utan sträcker sig längre, i det den omfattar även köparens besittningsförvärv – men att undantag från principen göres när faran genom särskilda stadganden, här närmast 10 och 17 §§ köplagen, placerats på köparen.²² Ej heller den uniforma lagens fareregler synas präglade av annat tänkesätt.

I svensk rättslitteratur har främst Lagergren varit inne på frågan om innebörden i begreppet avlämnande från den synpunkt som här berörts. Hans uppfattning är dock knappast entydigt framställd. Å ena sidan synes det inledande avsnittet i hans ifrågavarande arbete²³ icke kunna läsas annorlunda än att författaren, ehuru han i det hela har sympati för vad som skulle kunna tänkas vara det nordiska delivery-begreppet, ställer sig skeptisk till detsamma i vad därigenom undanskymmes betydelsen av att godset måste komma köparen till

handa på bestämmelseorten och av att säljaren har visst ansvar för att så skall ske. Men å andra sidan finnas uttalanden, som snarast gå i motsatt riktning.²⁴ Förevarande spörsmål har också uppmärksamrats av Hjerner,²⁵ som framhåller att svårigheten att finna en lösning av vissa av honom behandlade problem åtminstone till en del beror på att köplagen icke har någon bestämmelse om när säljaren skall anses ha rätteligen uppfyllt sin del i avtalet. Vad äldre doktrin angår hävdar Hillgård,²⁶ att köplagen klart ger tillkänna, att säljaren vid distansköp redan genom avlämnandet av godset uppfyllt sin prestationsförpliktelse.

Det kan vara av visst intresse att se något på de bägge alternativ som här antytts. Kan det göras gällande, att i b-fall – företrädesvis avses därvid distansköp, då godset alltså anförtros fraktföraren för befordran till köparen – avlämnandet till säljarens förmån medför rättsverkningar motsvarande dem som inträda då godset direkt överföres i köparens besittning? Eller är säljarens prestationsförpliktelse mera omfattande, i princip tillika inbegripande godsets överförande i köparens besittning? Även med utgångspunkt från det förra alternativet förutsättes då, att säljaren icke genom något positivt uppträdande, vartill han ej är berättigad, efter avlämnandet hindrar köparen att erhålla besittning av godset och därmed så att säga ointetgör eller neutraliserar med detsamma eljest förbundna rättsverkningar; härom skall strax bli tal.

Det kan synas vara en naturlig tankegång, att säljaren i princip har även vid distansköp en förpliktelse som icke blott hänför sig till godsets avlämnande utan omfattar även ett tillhandahållande av godset på bestämmelseorten. Det säges kanske, att hela avtalstypen är inriktad på ett dylikt tillhandahållande och att ömsesidigheten i ett köprättsligt mellanhavande skulle undergrävas, om säljarens ansvar principiellt inskränktes till ett behörigt avlämnande av godset. Man kunde icke enbart på grund av reglerna om faran blunda för själva huvudprincipen om ömsesidigheten i kontrahenternas köprättsliga förpliktelse och därmed för den fundamentala regeln, att köparen, där ej annat överenskommits, har skyldighet att erlagga vederlaget endast *mot* godset. Denna princip upprätthålles ju t.o.m. när köpeskillingen måste presteras mot i 16 och 71 §§ köplagen angivna dokument, vilka i högre eller lägre grad representera godset, låt vara att utväxlingen av kontrahenternas prestationer här framträder i en så att säga denaturerad gestalt.

Sådana allmänna reflexioner gå dock vid sidan av det som avses, när fråga är huruvida den avtalsprestation som åvilar säljaren in-

skränker sig till godsets tillhandahållande åt fraktföraren för transport till köparen (säljarens "avsändande" av detsamma).²⁷ Naturligtvis är det vid kontantköp normalt, att köparen ej betalar annat än mot godsets utfående på bestämelseorten. Detta är vad säljare i allmänhet räkna med, när de med godsets överlämnande till fraktföraren sluta avtal om dess befordran till köparen. Fraktförare bruka icke förskingra dem anförtrött gods, och casuella händelser äro lyckligtvis relativt sett fåtaliga. I den stora massan av fall, skulle man kunna säga, presterar säljaren "genom" fraktföraren i *den* meningen, att han anlitar denne för det åsyftade ändamålet att förskaffa köparen besittning av godset utan att därför fraktföraren är säljarens (eller köparens) representant i juridiskt teknisk bemärkelse. A kan som bekant överbringa en prestation till B även med anlitan av någon (C), som icke utgör A:s ombud eller liknande; det rent faktiska att B genom C får den prestation han enligt avtalet skall ha tillgodoräknas A, jfr rättsreglerna om "anvisning". I förevarande fall är det dessutom så, att säljarens avtal med fraktföraren skänker köparen, i egenskap av "mottagare" av det försända, en juridisk rätt gentemot fraktföraren, varom vidare i annat sammanhang. Men härmed är givetvis icke spörsmålet om avlämnandets rättsverkningar till säljarens förmån mera konkret belyst.

Som ett konkret lagstöd för uppfattningen, att säljarens förpliktelse vid distansköp principiellt omfattar även godsets utgivande till köparen, ifrågakommer emellertid bestämmelsen i 15 § köplagen. Om godset skall försändas från den ort där det bör avlämnas, är, heter det, säljaren icke på grund av vad i 14 § är stadgat (dvs. om att vid köp kontrahenternas prestationer skola omedelbart utväxlas mot varandra) berättigad att undandraga sig godsets avsändande men äger i stället hindra, att det å bestämelseorten utgives till köparen. Regleringen går alltså ut på att utväxlings- eller samtidigthetsprincipen skall upprätthållas även här. Å ena sidan är köparen icke skyldig att erlagga betalning annat än på sistnämnda ort och icke utan att godset utgives till honom. Å andra sidan behöver säljaren ej därför att han åtagit sig sända godset till köparen avstå från detsamma med mindre han får betalt. Det tillerkännes säljaren fördenskull ett rättsmedel, en "hindringsrätt", som han icke har behov av i a-fallen men som här är påkallad därför att fraktföraren, om intet åtgöres i motsatt riktning, överlämnar godset till köparen utan att denne presterar likvid. Märk sålunda att i ifrågavarande fall, då godset av säljaren försändes från en ort till en annan, även ett kontantköp har, på sätt nu angivits, villkorligt viss verkan av kreditköp;

för att ömsesidigheten skall upprätthållas kräves en särskild föranstaltning å säljarens sida. Hindringsrätten kan nu utövas i den formen, att redan vid avsändandet arrangeras hinder för köparen att åtkomma godset utan föregående betalning. Godset kan sålunda beläggas med efterkrav eller liknande, vilket dock för att icke anses kontraktsstridigt måste ha stöd i avtalet. Eller också kan säljaren, i stället för att sända godset till köparen direkt, skicka det till en speditör eller någon annan för ändamålet anlitad med förståndigande att det icke får utlämnas till köparen med mindre likvid presteras. Hindringsrätten kan ytterligare ha den formen att säljaren *efter* avsändandet ombestyr hinder för godsets utgivande utan betalning; han ingriper, för att citera Almén, "i förhållandenas [automatiska] utveckling". Att ett dylikt ingripande är möjligt beror (vid försändningsköp) på frakträttsliga regler; det är, som det sades i de svenska motiven till köplagen,²⁸ "en inom frakträtten antagen grundsats, att fraktföraren under transporten har att åtlyda avsändarens föreskrifter om godsets disposition". Denna säljarens hindringsrätt enligt 15 § är för övrigt tillämplig jämväl i fall då enligt 16 och 71 §§ godset är sålt att betalas mot dokument, fastän rättighetens utövande här möter vissa svårigheter och delvis kräver särskilda lagregler (se beträffande konossement 157 § sjölagen).

I 15 § utsåges alltså, att köparen icke är skyldig att erlagga köpeskillingen utan att godset utgives till honom, vilket skall ske på bestämelseorten. Detta betyder närmast, att köpeskillingen icke är förfallen förrän i och med godsets framkomst och utgivande till köparen. Enbart avlämnandet av godset tillförsäkrar icke säljaren genast rätt till köpeskillingen.²⁹ Säljaren måste enligt lagbudet genom avlämnandet av godset uppge sin omedelbara besittning av detsamma och får betalt först vid en senare tidpunkt; häri ligger som nämnt, inom kontantköpets ram, ett inslag av kreditköp. Att köpeskillingens förfallotid på så sätt förskjutes framåt till dess transporten avslutats och godset nått bestämelseorten ger naturligtvis köparen rätt att dessförinnan innehålla likviden. Men detta innehållande är av annan art än det som utgör sanktion för ett säljarens kontraktsbrott. Behov av en dylik sanktion har en kontrahent aldrig förrän den prestation han skall företaga förfallit till betalning eller fullgörande – Säljarens rätt till köpeskillingen efter avlämnandet är, såvitt nu är i fråga, underkastad inskränkning blott i *tids*avseende; den är avhängig av det ytterligare faktum som tidsförloppet utgör. Kvar står emellertid att på denna, låt vara mera underordnade punkt, avlämnandet saknar relevans. Icke heller i "dokumentsfall" erhåller sälja-

ren genom avlämnandet något omedelbart krav på köpeskillingen, vilken ju förfaller till betalning först när dokument presenteras. Utgivandet av godset självt motsvaras här av utgivandet av det dokument som hänför sig till godset.

Avgörande för det spörsmål som här diskuteras är emellertid, hurvida säljaren efter det han överlämnat godset till fraktföraren har något *ansvar* för att köparen kommer i besittning därav, så att han, om icke köparen erhåller den av bägge parterna eftersträfvade besittningen, utsättes för sådana rättsförluster eller sanktioner som eljest en kontraktspart vid underlåtenhet att prestera måste vidkännas, särskilt definitiv eller temporär förlust av vederlaget.

Även i detta avseende bör i första hand tagas hänsyn till 15 § köplagen. Förutsatt att man blott hade att hålla sig till vad där stadgas skulle man ej gärna kunna undgå att antaga, att köparens betalningsskyldighet är beroende av godsets framkomst till honom på bestämmelseorten. Det skulle alltså under nämnda förutsättning röra sig icke enbart om en tids- utan tillika om en *villkors*bestämmelse, så att säljaren ådroge sig rättsligt ansvar för det fall att köparen icke på nämnda ort erhöle godset. Denne skulle, jämväl efter det tidpunkten för köpeskillingens erläggande inträtt, kunna vid godsets uteblivande vägra betalning, eventuellt häva köpet eller göra andra kontraktsbrottspåföljder gällande. På liknande sätt borde av lagbudet med dess fasthållande av ömsesidighetsprincipen anses följa att, om godset visserligen kommit fram men är i skadat skick, betingelserna för köparens betalningsskyldighet ej föreläge utan rätt funnes för honom att påkalla vederbörande sanktioner mot säljaren.

Men nu har denna i 15 § stadgade tillämpning av utväxlingsgrundsatsen icke enligt köplagen allmängiltighet. Den gäller icke i alla de fall, där faran för godset ligger på köparen. Har godset efter avlämnandet förstörts eller skadats av våda, griper köparens fareansvar enligt 10 och 17 §§ in. Är godset förstört och därför icke kan tillhandahållas köparen, är han ändock vid den tidpunkt likvid eljest skulle ha erlagts betalningsskyldig. Är godset skadat, sättes visserligen icke ur spel regeln att godset måste tillhandahållas köparen för att han skall vara pliktig att betala. Men vad som sättes ur spel är rätten för köparen att fordra oskadat, kontraktsenligt gods. Han äger icke avdraga eller innehålla mot skadan svarande del av köpeskillingen, än mindre häva köpet.

Enligt det anförda vidkännes alltså 15 § köplagen undantag genom fareregeln.³⁰ Och under dessa omständigheter, kunde man säga, blir det avgörande, att något ytterligare undantag till säljarens

förmån icke göres i lagen. I övriga fall, dem som ej tackas av fareregeln, måste säljarens ansvar för att godset i behörigt skick utgives till köparen kvarstå. Det finge därför reell betydelse, att köparen principiellt har anspråk på, för att han skall vara betalningsskyldig, icke blott godsets avlämnande utan även dess utgivande till honom.

Fråga är likväl, på sätt delvis framgår av det ovan utvecklade, om det icke häremot kan göras gällande, att ett dylikt motsatsslut är angräpligt. Av den omständigheten att från 15 § gjorts undantag i vissa fall, nämligen dem som gå in under tillämpningsområdet för fareregeln, kan man icke utan vidare sluta sig till att andra fall, där avlämnat gods icke blir (i vederbörligt skick) utgivet till köparen, måste bedömas på motsatt vis. Lagstiftaren kan medvetet ha nöjt sig med den reglering som bestämmelsen om faran i 17 § innefattar och således icke velat taga ställning till vad som, när paragrafen ej är användbar, må anses gälla i förevarande hänseende.

Spörsmålet blir alltså, om icke säljaren *även* i fall som icke rymmas under fareregeln bör undgå ansvar för att köparen icke kommer i besittning av det avlämnade godset. Fareregeln skulle eventuellt, i stället för att uppfattas som ett undantag från en huvudregel om att säljaren har ansvar jämväl för godsets utgivande till köparen, anses ge uttryck åt en allmän grundsats rörande den prestationsplikt, som vid distansköp åvilar säljaren, se ovan. Eller om man icke ville gå så långt: fareregeln borde finna *analog* användning utanför sitt i lagen angivna tillämpningsområde, kanske till den grad att resultatet i stort sett bleve detsamma som om det generellt stadgats, att det efter avlämnandet är säljaren ovidkommande, att godset icke eller icke i kontraktsevenligt skick kommer fram till köparen.³¹

Detta spörsmål – om tillämpning av fareregeln utanför dess i lagen anvisade tillämpningsområde – skall vidare beröras i nästföljande kapitel. Här må emellertid antecipationsvis nämnas, att det i praktiken icke blir stort utrymme för sådana fall, då säljaren efter godsets avlämnande kan anses stå i ansvar för att detsamma blir utgivet till köparen. Det beror *dels* på att fareregeln själv har ett mycket omfattande tillämpningsområde, i det att begreppet vådahändelse måste fattas synnerligen vidsträckt, *dels* på att man i allmänhet är på det klara med att nyss antydda möjlighet av ett analogt utnyttjande av regeln bör generöst tagas i bruk. För de allra flesta praktiska fall kan det alltså sägas, att säljarens prestationsförpliktelse icke sträcker sig utöver avlämnandet av godset och att han i enlighet härmed är därefter säkrad rätten till vederlaget, förutsatt givetvis att han icke sedermera på ett eller annat sätt kontraktsstri-

digt lägger hinder i vägen för köparens utfående av godset.

Undantagsvis har man dock stöd i köplagen för att säljaren efter avlämnandet av godset kan få ett ansvar för dess utgivande till köparen. I 33 § förpliktas sålunda säljaren att vid mora accipiendi å köparens sida taga vård om det gods som försänts till denne, låt vara att denna vårdnadsskyldighet inträder blott under vissa snäva betingelser. Här ålägges alltså säljaren en speciell förpliktelse till positivt handlande efter avlämnandet. Åsidosättande därav medför kontraktsbrottspåföljder och kan t.o.m. ge köparen, trots att denne primärt står faran, rätt att genom hävning frigöra sig från avtalet och därmed undgå farekonsekvenserna.³² Det blir ett undantag från fareregeln och en pendang till 58 § köplagen, varom nedan kap. 4. VI. Avlämnandet är alltså här icke, såsom det brukar heta, den "sista akt"³³ säljaren har att företaga för köpets fullgörande. Att säljaren belastas med dylik tilläggsförpliktelse är märkligt såtillvida som ju i botten ligger ett kontraktsbrott å köparens sida, kanske ett grovt kontraktsbrott. Köparens mora förvandlas till säljarmora, såsom Almén uttrycker det.³⁴

Även utan stöd av lag kan det tänkas fall av praktisk betydelse, där säljaren efter godsets avlämnande undantagsvis vore förpliktad till positivt handlande i köparens intresse. Säljaren skulle sålunda vara skyldig att vid behov ingripa för att säkerställa godsets befordran till köparen eller i övrigt under transporten, om särskild anledning därtill föreläge, tillvarataga dennes rätt. Detta skulle väl då främst motiveras med den ställning säljaren vid försändningsköp intager såsom part i fraktavtalet; mot han befogenheter i sådant händelse skulle med hänsyn till omständigheterna svara en skyldighet att vara verksam till köparens förmån.³⁵ Det är dock osäkert, om och i vad mån något sådant kan anses gälla.

Att säljaren på grund av *avtalets* innehåll kan ha särskilda positiva handlingsförpliktelser i tiden efter godsets avlämnande — och t.o.m. efter dess traderande — är uppenbart. Det åligger säljaren t.ex. vid beställningsköp att även montera godset, jfr NJA 1951 s. 271, 1974 s. 660. Eller han kan vara förpliktad att ge köparen upplysningar om godsets rätta hanterande eller, när köpet avser en uppfinning, aktivt bistå köparen vid hävdandet av patenträtt m.m.³⁶ Och att säljaren dessutom kan efter avlämnandet av godset vara underkastad särskilda *negativa* förpliktelser, såsom att respektera en av honom till köparen upplåten ensamförsäljningsrätt eller att i övrigt ej konkurrera med denne som näringsidkare, är självklart och illustreras av åtskillig rättspraxis, t.ex. NJA 1936 s. 368, jfr 1951 s. 625.

Det kan vara värt att med några ord återkomma till argumentet här ovan, att om säljaren mera allmänt icke skulle ha något ansvar för

vad som händer med godset efter dess överlämnande till fraktföraren, detta vore svår förenligt med ömsesidighetsgrundsatsen. Givet är också att *sedan* vådahändelsen inträffat den farebelastade köparen – helt eller delvis – ”betalar för intet”. Men utgår man som sig bör från läget före vådahändelsen, särskilt från tidpunkten för godsets avsändande, kan köparens erläggande av köpeskillingen, eller del därav, icke sägas ha skett utan vederlag. Han har ju haft en, vanligen överväldigande stor, utsikt att få godset i sin besittning genom att vådahändelse uteblir, och det är med hänsyn därtill som han förbundit sig till betalning oavsett de risker som dock äro förbundna med fareregeln. Ömsesidigheten finns där alltså, trots att köparen icke kan fordra att vederlag erlägges allenast för *mottagen* prestation. Den prestation som utgör ”causa”, om man så vill ”consideration”, för köparens likvid behöver naturligtvis icke heller vara ens så betydande att den omfattar godsets avlämnande. Fareövergången kan enligt speciella fareregler i köplagen äga rum tidigare än avlämnandet, på basis av särskilda rättsfakta, och den kan t.o.m. vara förlagd redan till tidpunkten för avtalet, om kontrahenterna så önskat. Då föreligger på säljarens sida ingen annan prestation – som enligt ömsesidighetsgrundsatsen utgör rättsgrund för köparens fareansvar – än den som innefattas i själva köpavtalet, med de förmåner som därmed tillförts eller avses skola tillföras köparen. Någon särskild handling eller någon särskild åtgärd från säljarens sida finnes här icke, utan rättsfaktum är redan avtalshandlandet; detta räcker för att ömsesidigheten skall vara tillgodosedd. Att i dylika fall med Almén använda konstruktionen, att avtalet utgör ett slags avlämnande, är onödigt och teoretiskt mindre riktigt. Köparen eller den till vilken han, mestadels mot vederlag, överlåtit godset, har ju även här en merendels synnerligen stor utsikt att komma i besittning av godset. Redan avtalet är här den ”prestation”, för vilken vederlag utgår. Det behöver för resten icke innebära något oresonligt, om köparen med hänsyn till de förmåner, som han kan påräkna av avtalet, omedelbart från dess ingående får stå risken för att det sålda förstöres eller skadas av våda, ehuru en sådan regel blott undantagsvis kommer i tillämpning i nordisk och tysk rätt, liksom den icke accepterats i uniforma lagen eller i UCC. Ju större de nämnda förmånerna äro och i synnerhet när köparen genom avtalet förvärvat en sakrättsligt skyddad rätt till köpobjektet, kan det vara näraliggande att anse att köparen och icke säljaren bör stå faran. För fastighetsköpets del övergick ju också ända till nya jordabalken faran å

köparen redan med köpslutet.³⁷ När det så ofta kategoriskt påstås (Rabel, Almén m.fl.), att "intet som helst samband" föreligger mellan köparens äganderätt och farespörsmålet, är detta överord.

Om det nu, åtminstone som sagt praktiskt sett, sällan kan hävdas, att säljarens rätt till köpeskillingen är efter avlämnandet av godset villkorad av att detsamma blir i behörigt skick utgivet till köparen, har däremot detta utgivande relevans i andra hänseenden, något som måhända bidragit till benägenheten att anse säljarens förpliktelse omfatta även "Übergabe" av godset. Så är först och främst fallet, när det gäller utövningen av säljarens förutnämnda "hindringsrätt" enligt 15 § köplagen, hans möjlighet i detta sammanhang att upphäva eller neutralisera verkan av ett skett avlämnande. Här är således icke fråga om huruvida säljaren går miste om sin rätt till vederlaget eller drabbas av annan påföljd för den händelse något utgivande av godset till köparen ej kommer till stånd. Vad det gäller är fasthållre huruvida säljaren som följd av avlämnandet måste finna sig i att godset blir genom fraktföraren utlämnat till köparen utan betalning. Den förra frågan berör *köparens* intresse av att icke behöva betala utan godsets utbekommande, den senare *säljarens* intresse av att köparen ej skall erhålla det utan likvid. Hindringsrätten ger nu säljaren ett visst grepp över godset, ett slags dispositionsrätt över detsamma,³⁸ även efter avlämnandet men icke – det ligger ju i själva begreppet hindringsrätt – efter det godset via fraktföraren kommit i köparens besittning. Någon rätt att återfordra godset under åberopande av att köparen lyckats utfå det utan likvid kan det icke vara tal om, icke ens om såsom i rättsfallet NJA 1916 s. 32 säljaren föranstaltat om ett i och för sig betryggande skydd häremot (försändning under egen adress) men fraktföraren ändock i strid mot frakträttsliga regler utlämnat godset till köparen. I detta hänseende har alltså det av Almén och andra författare starkt understrukna förhållandet, att avlämnande av gods icke är liktydigt med utgivande därav, grundläggande betydelse jämväl obligationsrättsligt. – I köplagen förekomma ytterligare regler där samma distinktion tillämpas. Säljarens hävningsrätt vid köparens mora solvendi får utövas jämväl efter det godset avlämnats men, vid frånvaro av äganderättsförbehåll eller liknande, icke sedan köparen fått godset i sin besittning (28 § 2 st., se t.ex. NJA 1928 s 513). T.o.m. om säljaren givit köparen kredit, tillerkännes honom, i strid alltså mot kreditutfästelsen, en "stoppningsrätt" under de i 39 § köplagen angivna betingelserna, detta även om konossement ut-

färdats och överlämnats till köparen (166 § sjölagen), men stoppningsrätten upphör med köparens besittningsförvärv, jfr UfR 1972 s. 628.³⁹

Det grepp över godset eller den dispositionsrätt som enligt vad nu nämnts tillkommer säljaren i tiden efter godsets avlämnande men före dess utgivande⁴⁰ har alltså stöd i köprättsliga lagbsetämmelser. Säljaren har emellertid efter avlämnandet och medan godset är under transport i allmänhet en dispositionsrätt som kan utövas *utan* sådan auktorisation, t.o.m. om han genom dess utövande handlar kontraktsstridigt. Det beror på det förut anmärkta förhållandet, att frakträttsliga regler här ingripa. Fraktföraren är vid försändningsköp skyldig att efterkomma säljarens order om hur under transporten skall förfaras med godset. Säljaren är därutinnan befogad gentemot fraktföraren oavsett om in casu intrång göres i köparens materiella rätt enligt köpavtalet. Men även här skiljes mellan avlämnandet av godset och det utgivande därav, som föranleder att säljarens ifrågavarande på frakträtten grundade dispositionsrätt upphör. (Vilken tidpunkt som därvidlag är avgörande behöver icke nu preciseras.)

Med fareregeln ha reglerna om säljarens hindrings- och stoppningsrätt m.m. den förbindelsen, att om säljaren genom utövning av sådan rätt åter får godset i sin omedelbara besittning, det givetvis är han och icke köparen som därefter står faran. Den omständigheten att säljaren utnyttjar sina anmärkta legala befogenheter för att förebygga köparens besittningsförvärv – att avlämnandet såtillvida sker med "reservation of the right of disposal" (jfr sec. 19 i Sale of goods Act 1893)⁴¹ – utesluter eljest icke att avlämnandet har sin sedvanliga fareeffekt. Däremot kunde det synas uppenbart att om säljaren *utan* stöd av sagda befogenheter och således kontraktsstridigt griper in för att omintetgöra köparens besittningsförvärv, detta är ägnat att upphäva köparens fareansvar. Så förhåller det sig också. Se emellertid ytterligare härom nedan i kap. 4 under II.

Mot bakgrunden av det ovan anförda må tilläggas några ord om den rättssystematiska redovisningen av reglerna på området. Inom köprätten utnyttjas som naturligt är prestationsbegreppet; det kan knappast undvaras. Och härskande uppfattning torde såsom antytts alltså vara, att även vid distansköp säljarens prestation "principiellt" har till föremål ett utgivande av godset till köparen, ett hans besittningsförvärv. Ätminstone i allmänhet, i de flesta praktiska fallen, låter sig emellertid denna uppfattning icke genomföra, emedan de för prestation vid ömsesidigt förpliktande avtal karakteristiska

rättsverkningarna – med reservation för vad ovan sagts om köpeskillingens förfallotid – inträda till säljarens förmån på ett tidigare stadium, vid distansköp redan vid godsets avlämnande, dess anförtröende åt fraktföraren för interlokal transport till köparen. För att rättssystematiskt få bukt på dessa fall har man nödgats införa den särskilda rättsfigur som köparens fara utgör. Det blir ett extra påbröd på begreppsbildningen för att korrigera eller göra oskadlig den ohållbara föreställningen om omfånget av säljarens prestationsförpliktelse, hans förmenta ansvar gentemot köparen icke blott för ett prestationshandlande utan även för den visserligen av bägge parterna åsyftade "Leistungserfolg". Säljaren skall oavsett vad som hänt med godset ha betalt, icke därför att säljaren presterat (eller ens föreställes ha presterat) utan därför att köparen står faran och fördenskull skall behandlas *som om* säljaren presterat. Kanske har det känts som en fördel att man på detta sätt trots sig kunna formellt bibehålla ett enhetligt köprättsligt prestationsbegrepp, omfattande både a- och b-fall.

Blir det då rättssystematiskt mera tillfredsställande, om godsets avlämnande designeras som den avgörande säljarprestationen? Otvivelaktigt. Man kommer närmare en mot rättsverkningarna svarande begreppsbildning. Men det vore ett misstag att tro, att man därmed skulle utan några modifikationer kunna nå fram till ett helt enhetligt köprättsligt prestationsbegrepp. Det finns ju även speciella fareregler som innebära att under särskilda betingelser de ifrågasvarande rättsverkningarna inträda på ett tidigare stadium än avlämnandet, såsom vid köparens mora accipiendi (37 § köplagen). Det är ju icke heller något märkvärdigt, att under särskilda omständigheter inträdet av prestationsrättsverkningarna anknytes till andra fakta än det eljest dominerande avlämnandet. Kravet på ett enda köprättsligt prestationsbegrepp, tillämpligt under alla omständigheter, är nog uttryck för samma rättssystematiskt sett föråldrade inställning som möter i andra sammanhang, t.ex. när man i det längsta ville vid köp av lös egendom in dubio förlägga den (sakrättsligt) avgörande rättsövergången till avtalet.

Exkurs. Av intresse för ämnet är till sist, att köplagen i vissa, om icke omedelbart hithörande så dock jämförliga fall, uttryckligt *frånkänner* ett överlämnande av godset till en självständig fraktförare prestationsrättsverkningar. I det föregående har som huvudexempel på b-fall tagits distansköp. Men även vid platsköp förekommer det – och detta är numera praktiskt viktigare än vid köplagens till-

komst – att gods överlämnas till en självständig fraktförare, t.ex. en lastbilsfirma eller en speditör, som åtagit sig att utföra en lokal transport. Av betydelse för dessa fall är 11 § köplagen, där det stadgas att, om säljaren har att ombesörja godsets forslande till köparen utan att likväl försändande från en ort till en annan ifrågakommer, godset ej må anses avlämnat förrän det kommit i köparens besittning. Varför blott "anses"? Därest forslingen ombesörjes av säljarens folk eller annan representant för honom, *är* ju godset enligt den för köplagen eljest bestämmande terminologin först då avlämnat. I den delen är alltså "anses"-tillägget obehövligt och hela stadgandet överflödigt. Men 11 § omfattar sagda även b-fall, där en lokal transport verkställes av en självständig fraktförare. Och här är av vikt, att den omständigheten att fraktföraren är självständig ej får ha till följd, att hans omhändertagande av godset föranleder avlämnandets rättsverkningar. Köplagen avvisar direkt i 11 § tanken, att hans omhändertagande av godset skulle ha rättsverkningar motsvarande vad som gäller enligt 10 §. Detta uttryckes i lagtexten på nyss angivet sätt, dvs. att först besittningstagandet av godset här skall "anses" vara ett avlämnande i lagens mening. Faran för godset övergår således icke förrän det utgivits till köparen.

Som grund för ställningstagandet anföres i motiven⁴² huvudsakligen, att den lokala transporten i allmänhet ombesörjes av säljarens eget folk samt att man icke velat låta det avhänga av huruvida så också skett in casu. Av denna knappast övertygande motivering drages sedan den något äventyrliga slutsatsen, att avgörande för om transporten ägt rum från en ort till en annan – distansköp – eller om den försiggått i samma ort bör vara, huruvida transporten har den längd att säljaren, eller säljare inom vederbörande bransch, plägar ombesörja sådan transport med eget folk. Det är klart att förutsättningarna för tillämpning av denna gränsdragning mellan distansköp och platsköp numera förändrats avsevärt i jämförelse med förhållandena vid köplagens tillkomst. Även om det skulle vara kutym att säljare med eget folk pläga ombesörja lastbilstransport från Stockholm till Västerås eller Uppsala, är det nog osäkert, om köpet skulle betraktas som platsköp.

Regeln att vid lokaltransport den självständiga fraktföraren, när det gäller avlämnandets rättsverkningar, jämföras med säljarens anställda eller andra representanter återkommer i den grundläggande regeln om avlämnande i 10 § köplagen; till denna korrespondens hänvisas ock i de svenska motiven till 11 §.⁴³ Därest en självständig fraktförare åtagit sig transport *inom* avsändningsorten, alltså en lo-

kaltransport till det fartyg eller den järnväg eller lastbilscentral som skall transportera godset från sagda ort, är godset enligt förstnämnda paragraf ej avlämnat förrän det omhändertagits av den som skall utföra den interlokala befordringen av godset. Även här har varit utslagsgivande tankegången, att i de flesta fall dylik lokal transport utföres av säljarens eget folk och att detta bör vara avgörande även om säljaren mera undantagsvis för ändamålet anlitar en självständig fraktförare. Men detta nämnda jämställande och samordnande med säljarens eget folk eller andra representanter torde icke kunna utsträckas till de fall då den av säljaren anlitate självständiga fraktföraren ombesörjer såväl den lokala som den interlokala transporten. En lastbilsfirma engageras t.ex. för att forsla godset från säljarens lager i Stockholm till Malmö eller någon ort i utlandet. Man bör således icke här uppdelna transporten i två avsnitt; den lokala och den interlokala transporten. En sådan uppdelning har ej stöd i lagtexten. Avlämnande får anses ha skett redan när ifrågavarande fraktförare omhändertagit godset vid säljarens lager.

NOTER TILL KAP. 2

1. Rodhe, Obligationsrätt s. 365, uttrycker det så, att säljaren har förmånen att få tillgodoräkna sig förlusten av köpobjektet såsom likvärdig med avlämnande. Härmed kan sammanställas Rodhes bestämning av begreppet hävning av avtal, i Festskrift för Henry Ussing, 1951, s. 465. Hävning innebär, såges det, att ena parten i anledning av att andra parten ej uppfyllt eller väntas icke uppfylla sina förpliktelser påfordrar, att ingen naturaprestation skall äga rum, att ingen prestation av surrogat skall äga rum, eller att omöjlighet att fullgöra naturaprestation icke skall ha samma effekt som om naturaprestation ägt rum. Detta måste nog för en på området icke redan bevandrad läsare låta krångligt. Rodhe använder därjämte beträffande faran en annan och vidsträcktare terminologi, enligt vilken en kontrahent står faran i åtskilliga fall som i allmänhet anses icke ha något med faran att göra.
2. Blott om rättssystematik, en godtagbar redovisning av rättsregler, är här fråga, icke om reglernas sakliga berättigande.
Det blir alltså ett undantag nr 2, utöver det som ovan i kap. 1 vid not 3 nämndes angående det fall att underlåten prestation "beror av" andra parten. Se 21 § 1 st. köplagen: "eller av händelse, för vilken han står faran". Jfr ock TfR 1938 s. 462 f.
3. Härom främst Rabel, Das Recht des Warenkaufs, II, 1958, s. 101 ff., som skarpt kritiserar läran. Denna har avsatt spår i köplagen, 42 § 2 st.; se mitt arbete "Avtalsrättsliga spörsmål", 2 uppl. 1954, s. 99 ff.
4. Detta är även uniforma köplagens standpunkt, se Riese i Rabels Zeitschrift 1965 s. 44, med hänvisningar.
5. Jfr dock nedan not 11.

6. Se främst Wieack, i Festschrift für Nipperdey, I, 1965, s. 783 ff., med hänvisningar till andra författare.
7. Om detta tillägg, som kunde tänkas blott innefatta ett krav på ett kvalificerat omhändertagande av fraktföraren men har betydelse därutöver, se nedan kap. 4 under V. För framställningens förenkling upprepas icke alltid tillägget i det följande.
8. Rubriken till §§ 9—11 vid not 2 a—b.
9. § 10 vid not 32 a samt efter not 33.
10. § 10 vid not 22—24.

11. Detta bör uppmärksammas särskilt när det gäller fall utanför distansköpets område. Det kan i och för sig vara rimligt att antaga, att vid överlåtelse av gods i tredje mans besittning säljaren icke gjort allt vad som för köparens förvärv erfordrats med mindre han denuntierat tredje man om äganderättens övergång. Men även om man bortser från de möjligheter köparen har att själv denuntiera, kan det göras gällande att denuntiationen här företrädesvis har sakrättslig inriktning och att det obligationsrättsliga avlämnandet försiggår redan i och med köpavtalet. Så Almén, Rubriken till §§ 9—11 vid not 25 ff., § 17 vid not 62.

I det mot 10 och 17 §§ köplagen svarande stadgandet i BGB § 447 talas om "Auslieferung". Med "Ablieferung" förstås något helt annat, nämligen fraktförarens överlämnande av godset till köparen, BGB § 477.

12. Överensstämmande Lagergren, *Delivery of the goods and transfer of property and risk in the law of sale*, 1954, s. 50.

I detta sammanhang råder dock någon osäkerhet om hur gränsen skall dragas mellan a-fall och sådana b-fall utanför distansköpets område, där ett mellanstadium efter avlämnandet är förhanden, i det att köparen ännu icke blivit besittare. Om vid avhämtningsköp kontrahenterna avtalat att godset skall placeras på ett ställe, t.ex. i säljarens lager, varest köparen kan på egen hand, utan säljarens eller hans folks medverkan, ha tillträde till godset och att köparen där skall uppsöka och omhändertaga detsamma, är egentligen läget jämförligt med det förut berörda fallet, att individualiserade naturaprodukter i det fria sålts till en köpare som enligt avtalet skall på egen hand sätta sig i besittning av det sålda, varför avlämnandet borde anses ha skett redan i och med avtalet. Men det är tänkbart att man i praxis skulle för avlämnande och fareövergång kräva, att godset såsom väl förutsatts i fallet med sålda naturaprodukter är typiskt tillgängligt för allmänheten, och icke blott för köparen in casu, Lagergren a. st.

13. Almén kritiserar, § 14 vid not 40, avfattningen av denna paragraf: säljarens rätt att innehålla godset äger bestånd till dess köpeskillingen "gäldas" dvs. motprestationen *fullgöres*, medan köparens rätt att innehålla köpeskillingen fortfar till dess godset hålles honom tillhanda dvs. motprestationen *erbjudes*; avgörande borde i båda fallen vara motprestationens erbjudande. Almén torde dock icke fördenskull ha menat, att säljarens erbjudande innebär ett avlämnande av godset. Betalningsskyldighet för köparen föreligger ju redan vid hans mora accipiendi. — Det riktiga synes vara att för avlämnande, både å säljarens och å köparens sida, kräves att prestationen (av godset resp. köpeskillingen) *fullgjorts*. Så även i de svenska motiven till köplagen (under § 14): endast mot utfäende av godset är köparen skyldig att erlägga köpesumman, och endast mot denna är säljaren pliktig

- att låta köparen komma i besittning av godset.
14. Se bl.a. Lagergren a.a. s. 44—54, som synes utgå från att enligt lagens tankegång avlämnandet utgör en ensidig akt å säljarens sida.
 15. 1905, s. 45.
 16. En ansats i den kritiserade riktningen förekommer kanske dock i Hellners icke så lättfattliga uttalanden om avlämnandebegreppet, a.a. kap. 6. 3. Avlämnande förklaras vara den händelse, vars riktiga inträffande medför, att säljaren ej är i dröjsmål; bestämningen vore intetsägande och avsedd att vara det. Strax efteråt säges emellertid, att det blott gäller att utreda under vilka förutsättningar avlämnande anses ha skett i olika fall. Hellner har alltså liksom andra uttolkare av köplagen intresse för de fakta som måste vara förhanden för att man skall kunna tala om avlämnande. Meningen kan då vara, att själva begreppet avlämnande, såsom det bestäms av Almén och doktrinen i övrigt, icke ger någon upplysning om vilken händelse med godset det är fråga om, att dylik upplysning följaktligen får efterforskas annorstädes (det tillägges likväl s. 50, att man har viss ledning av Alméns och Rodhes beskrivningar av avlämnandets innebörd), samt att de fakta som berättiga användningen av detta begrepp kunna vara av hur skiftande beskaffenhet som helst blott man har anledning att med utgångspunkt från dem antaga samma (eller liknande ?) rättsverkningar.
 17. Närmast med försändningsplikt för säljaren ("försändningsköp").
 18. Resp. vid sjötransport sedan detsamma kommit innanför fartygets sida, se ovan not 7.
 19. Eventuellt kunde det dock vara av värde att fastslå, för resten beträffande både a-fall och b-fall, att köparens fareansvar icke påverkas av att säljaren vid avbetalnings- eller andra köp med äganderättsförbehåll alltjämt rubriceras som ägare, jfr Almén § 17 vid not 51 ff. samt SvJT 1923 rf. s.38.
 20. Att begreppsbildningen i förevarande hänseende innefattar ouppklarade moment belyses av de bekymmer man under förarbetena till uniforma köplagen hade med begreppet "delivery".

I det första utkastet (1935) förstås enligt art. 17 med delivery: "l'accomplissement des actes qui incombent au vendeur pour rendre possible la remise [överlämnande] de la chose à l'acheteur". Det framhölls att det berodde på avtalet vilka dessa "akter" vore. I andra stycket i artikeln meddelas bestämmelser om det fall att säljaren hade att "expédier" godset från det ställe där delivery borde ske. Delivery försiggår här, enligt huvudregeln, genom överlämnande av godset till fraktören (eller en "commissionnaire chargé du transport"). Undantag göres vid sjötransport, med olika regler allt eftersom ombord- eller mottagningskonossement avtalats eller följer av handelsbruk.

Som man finner står detta i rätt god överensstämmelse med begreppet avlämnande i svensk rätt, såsom det utvecklats av Almén. Svensk rätt utgjorde också förebilden, om man får döma av Rabel a.a. I s. 317 ff. och II s. 365 ff., vilkens inflytande på utformningen av detta utkast, och av uniforma lagen överhuvud, var utomordentligt stort. Rabel undersökte innebörden av leveransbegreppet i ett flertal rättsordningar och lovordade, efter citat från Almén, det nordiska avlämnandebegreppet. Han talade om att genom detsamma utformats ett självständigt obligationsrättsligt leveransbegrepp och menade, att detta även kunde försvaras för gällande tysk

rätts del, ehuru den tyska doktrinen ej "utvecklat" begreppet utan sökt sig fram på andra vägar.

I senare utkast (bl.a. 1956, 1963) frångick man emellertid nämnda förslag till utgestaltung av deliverybegreppet. Förslaget hade framkallat krav på precisering och mött åtskilligt motstånd. Enligt motiven till 1956 års utkast (rapport de la commission s.å.) vore det alltför radikalt att betrakta delivery vid distansköp som en ensidig akt å säljarens sida utan hänsyn till köparens härmed sammanhängande förpliktelse att mottaga godset. Det förordades därför, att man skulle återgå till ett mera klassiskt begrepp. Vad som då föreslogs och sedermera, såvitt nu är i fråga, slutligen accepterades (art. 19 uniforma lagen) var att delivery består i enbart "la remise" ("handing over") av gods överensstämmande med avtalet — vad kravet på sådan överensstämmelse betyder är det ej nödvändigt att här uppehålla sig vid — samt att vid köp som inbegriper transport av godset delivery i allmänhet effektueras genom remise till transportören i och för transport av godset till köparen.

Man måste undra över hur genom denna förändrade och till synes ganska intetsägande formulering bättre än genom ovannämnda förslag tillgodosågs önskemålet om att även köparens förpliktelse med hänsyn till godsets mottagande skulle komma till uttryck. De uttalanden s. 31 f. i 1956 års motiv som närmast tyckas avse att ge svar på detta spörsmål — att remise vore en "simple acte matériel", att det uteslutande rörde sig om en "question de fait" m.m. — ge ej tillräcklig upplysning härutinnan, åtminstone icke för den som ej haft tillgång till inside information. Måhända har influerat den i England och Frankrike ofta företrädde uppfattningen, att fraktföraren vid distansköp kan uppfattas som representant för köparen, Lagergren a.a. s. 34 f. Men förklaringen kan också ligga i vad som i motiven anföres s. 52, där man menar att leveransen, överlämnandet av godset till fraktföraren, vid sådana köp sker "pour le compte de l'acheteur", i det att säljarens ombesörjande av leveransen innebär att köparen kommer i en situation motsvarande den som föreligger om han själv ombesörjer att godset enligt av honom slutet fraktavtal omhändertages av fraktföraren för befordran. Tankegången skulle väl då vara den, att eftersom säljaren härvidlag handlar å köparens vägnar, det kan sägas ha skett ett köparens mottagande av godset redan vid dess avsändande. Jfr beträffande denna konstruktion i tysk doktrin nedan kap. 3 vid not 39.

Mot den anmärkta bestämningen av deliverybegreppet framfördes, begripligt nog, kritik i flera av de yttranden som avgavs rörande förslaget till uniforma lagen, bl.a. av internationella handelskammaren och från svensk sida. Men dessa erinringar hade ingen effekt.

Om deliverybegreppet i uniforma lagen se ytterligare Riese i *Rabels Zeitschrift* 1957 s. 42 ff., 1965 s. 32 ff. samt Hellner, PM angående ett vid 1964 års köplagskonferens i Haag upprättat förslag till enhetlig lag om internationella köp av lösa saker, 1966, s. 29 ff.

21. Det säges visserligen, NJA II 1906 nr 1:1 s. 18, att den huvudsakliga förpliktelse som i följd av ett avslutat köp åligger säljaren består i att köparen skall komma i besittning av godset, och det framhålls att man i det sammanhanget kan anlägga två betraktelsesätt, se ovan i texten. Men det ser ut som om meningen vore, att valet mellan de två alternativen

skett genom att i lagen platsen för köpets fullgörande vid försändningsköp bestämts till den plats där godset tillhandahålles fraktföraren. Detta har, säges det uttryckligt, den stora betydelsen att avgöra på vad skede av transporten säljarens ifrågavarande förpliktelser äro att anse såsom uppfyllda.

22. Detta överensstämmer med vad som synes vara förhärskande, om än icke oemotsagd uppfattning för *tysk* rätts del. Säljaren anses principiellt även vid distansköp ha presterat först sedan godset kommit köparen tillhanda. Även detta omfattas således av säljarens ansvar. Om godset under transporten förstöres eller skadas genom vådahändelse, skulle därför enligt allmänna regler om prestations omöjlighet (BGB § 323) köparen vara fri från sin betalningsförpliktelse. Men här har säljaren genom det särskilda stadgandet i BGB § 447, som motsvarar 10 och 17 §§ köplagen, tillerkänts rätten till köpeskillingen. På grund av denna undantagsregel skall han behandlas *som om* prestation ägt rum redan vid godsets avsändande. Att likväl, av sagda lagbud att döma, avsändningsorten betraktas som "Erfüllungsort", har förståeligt nog vållat svårigheter, varom föreligger en hel litteratur, se bl.a. Grossmann-Doerth, Das Recht des Übersee Kaufs, I. 1930, s. 106 ff. och i svensk doktrin Lagergren a.a. s. 41 f., 95 ff.
23. Delivery of the goods etc s. 43—59, särskilt s. 45 f.
24. S. 84 ff. Det framhålls där, att den avhängighet mellan kontrahenternas prestationer som förekommer i moderna kontrakt mestadels är en avhängighet mellan delivery och köparens betalningsskyldighet — "delivery being the real exchange for the price" —, vilket innebär att denna skyldighet i och med delivery är definitiv, dvs. ett överförande av faran till köparen. Om delivery, som väl måste antagas, här betyder godsets avlämnande (icke dess utgivande till köparen), skulle, tycker man, därmed ganska oreserverat ha godtagits tanken att avlämnandet vid distansköp utgör den slutliga prestationen å säljarens sida. Det sägs också att den synalagmatiska avhängigheten mellan delivery och köparens betalning för svensk rätts del "begräffas" i 17 § köplagen. Emellertid påstås tillika, att enligt doktrinen faran "primarily" är av betydelse som ett *undantag* från sambandet mellan delivery och betalning. Detta uttalande har jag haft svårt att förstå. Skall fareinstitutet utgöra ett undantag från eljest vid ömsesidigt förpliktande avtal tillämpade regler, måste det, såsom ock framgår av vad Lagergren åberopar beträffande tysk rätt, röra sig om ett undantag, icke från avhängigheten mellan delivery (avlämnande) och köparens betalningsskyldighet utan från avhängigheten mellan hans betalningsskyldighet och hans besittningsförvärv; den farebelastade köparen får i strid mot allmänna obligationsrättsliga regler erlagga köpeskillingen trots att han icke fått något gods eller blott skadat sådant. En tänkbar tolkning av förf.:s anmärkta uttalande, för vilken man dock knappast har mycket stöd, är att, då avlämnandet i de flesta fall utgör säljarens definitiva prestation enligt avtalet, reglerna om faran icke skulle ha något självständigt intresse annat än när faran övergår *före* avlämnandet, såsom enligt 17 § p. 2 eller 37 § köplagen.
25. Främmande valutalag och internationell privaträtt, 1956, s. 561 f.
26. Bidrag till läran om säljarens stoppningsrätt, 1923, s. 138 f. Förf. åberopar för sin mening Almén i TfR 1904 s. 387, jfr s. 415, där det heter att köp-

- lagen (dvs. förslaget till köplag) nästan identifierar avlämnande med köpavtalets fullgörande å säljarens sida, samt Winroth, Köp av lös egendom, 1917, s. 40.
27. Detta kortare uttryckssätt användes då och då även i det följande.
 28. NJA II 1906 nr 1: 1 s. 25.
 29. Ett *rent* genomförande av utväxlingsprincipen enligt 14 § köplagen har lagstiftaren vid distansköp icke velat vara med om. Säljaren avlämnar godset vid *en* tidpunkt, köparen betalar vid en annan och senare. — Regeln i 15 § kan dock naturligtvis sättas ur spel genom avtal om att köpeskillingen skall erläggas redan före eller vid godsets avlämnande. Uniforma lagen upptager i art. 72 t.o.m. en lagbestämmelse i denna riktning, i det att säljaren tillerkännes valrätt mellan att uppskjuta godsets avsändande tills betalning presteras och att avsända det på villkor som medgiva honom att förfoga över godset under transporten.
 30. Helt otvivelaktigt är väl dock icke detta. Man invänder kanske, att 15 § icke alls befattar sig med det läge som uppstår, när efter avlämnandet inträffat något som medfört att köparen icke får vad som avsetts med avtalet. Stadgandet räknar enbart med normala förhållanden, då transporten och köpets avveckling i övrigt försiggår utan störningar. I det föreliggande sammanhanget bör därför överhuvud icke, ens indirekt, tagas någon hänsyn till 15 §, och det finns då ingen anledning att anse fareregeln utgöra ett undantag från denna. — Vid denna invändning skall dock icke här fästas vikt.
 31. I doktrinen framskymtar någon gång det argumentet för att säljaren redan genom avlämnandet av godset presterat enligt köpavtalet,, att det eljest skulle vara svårt att förklara, varför icke säljaren som anlitar fraktföraren för uppfyllelse av sin avtalsförpliktelse skulle enligt allmänna kontraktsrättsliga regler ansvara, i skadeståndshänseende och eljest, för vad denne i egenskap av hans medhjälpare gör eller låter. Ett sådant ansvar omfattar nämligen, enligt dessa regler, i allmänhet jämväl självständiga medhjälpare. Så för svensk rätt redan Almén § 23 vid not 23 ff., trots att detta ställningstagande kunde med hänsyn till culparegeln i 23 § köplagen synas särskilt ömtåligt; se vidare mitt a.a. "Produktansvaret" s. 77 f., med där anmärkta rättspraxis (Här bortses dock från bristande uppfyllelse av eventuella "biförpliktelser", jfr min Skadeståndsrätt, 5 uppl. 1972, s. 8 och 126). Den omständigheten att fraktföraren icke behandlas som medhjälpare utan som en tredje man, för vars beteende säljaren icke har något ansvar, skulle alltså utvisa att denne genom godsets avlämnande för sin del fullgjort avtalet. Argumentet saknar emellertid värde redan därför, att tanken visserligen är naturlig så långt fareregeln räcker, jfr Alméns betecknande erinran i § 23 not 25 b, men att spørsmålet ju gäller, om betraktelsesättet bör vara detsamma även utanför denna regels tillämpningsområde eller om säljaren *där* har ett ansvar för vad som händer medan fraktföraren omhänderhar godset under transporten.
 32. Motsvarande verkan kan köparens eftersättande av vårdnadsplikt som ålagts honom utöva, jfr NJA 1923 s. 513 (där rubriken synes vara alldeles missvisande) samt SvJT 1923 rf. s. 6, med hänvisningar till Almén.
 33. Se t.ex. Rodhe, Obligationsrätt § 3 vid not 11 samt Lagergren a.a., som starkt understryker att detta får anses vara ett för avlämnande enligt härs-

kande uppfattning konstitutivt moment (s. 19, 20, 45, 46, 51, 97). Det underförstås då sista akt med godset självt. I andra hänseenden kan säljaren ha ytterligare "självständiga" förpliktelser, framför allt att presentera dokument som avse godset, varom i kap. 4. VII.

34. § 33 i not 63, jfr § 21 i not 23. Att regeln kan vara hård mot säljaren konstateras också av Almén, § 33 i not 75.
35. Måhända är det något sådant som åsyftas, när Lagergren a.a. s. 46 uttalar, att säljaren "as guarantor must always be prepared to intervene in the case of a casualty". Men att säljaren, såsom Lagergren synes mena, mera allmänt skulle ha ett slags garantiansvar för att godset i behörig tid och på behörigt sätt kommer köparen tillhanda finns det enligt min mening inga belägg för. Tvärtom torde detta vara svårörenligt med köplagens reglering av fareansvaret.
36. Vad montering beträffar kan emellertid avtalet stundom böra tolkas så, att avlämnande och fareövergång ske först efter det monteringen verkställts, jfr rörande betydelsen i sådant avseende av avsyning eller provning av maskiner vid beställningsköp Almén § 17 vid not 222. I allmänhet anses dock, att avtal om montering ej har dylik verkan, Almén § 17 vid not 50 a, jfr UfR 1910 s. 518 (fareövergången tidigare än monteringen, om icke enligt 17 § så dock i det föreliggande fallet enligt 65 § köplagen).
37. Därav föranleddes, i förbigående sagt, emellanåt tvekan huruvida icke samma regel måste gälla vid föryttring av lös egendom i samband med fastighet. Se härom å ena sidan NJA 1941 s. 655 — se ock 1922 s. 399 (när köpet förföll beträffande fastigheten, förföll det även i vad angick lösörena) — å andra sidan NJA 1925 s. 278, där köplagens reglering av faran upprätthölls, i det man tydligen gjorde allvar av kravet på att det för en avvikelse från en legal regel kräves avtal, om än blott konkludent sådant. Överhuvud möta svårigheter, när kontrahenter, såsom lätt kan hända, oriktigt föreställa sig att faran övergår redan med avtalet, särskilt i fall då säljaren enligt vad som överenskommes får behålla godset tills vidare och tänkes vara besittare för köparens räkning. (Märk här Handelsbruk V nr 309, om farans övergång i och med avtalet vid hästköp.) Det kan t.o.m. i avtalet förekomma uttrycklig "constitutum-possessorium"-terminologi, jfr Almén § 17 i not 63 och 109. För resten är det ett allmänt rättsproblem, hur hårt man skall hålla på att en från dispositiv rätt avvikande regel skall vara "förklarad" för att gälla och hur mycket i förklaringsväg som är erforderligt.
38. Det är en sak för sig, att hindringsrätten i viss mån inskränkes genom att den icke får lädera den rätt till undersökning av godset som må anses tillkomma köparen, jfr NJA 1945 s. 147, 1951 s. 600, NRt 1924 s. 433. Sistnämnda rättsfall bestyrker, att undersökningsrätten likväl kan vara ganska begränsad och eventuellt ytlig (den får icke, sades det, förrycka eller försvaga säljarens rådighet över godset). — Även rätt till undersökning av godset *före* avlämnandet kan tillkomma köparen, UfR 1933 s. 624.
39. Köplagen känner nu visserligen därjämte en "aktiv" stoppningsrätt dvs. en rätt att återkräva gods även efter det säljaren förlorat besittningen därav. Enligt 41 § är dock fråga endast om det fall att köparen kommit i konkurs och att godset utgivits till konkursboet efter konkurstillståndets

inträde. (Härmed torde kunna jämföras, att säljaren på någon grund är sakrättsligt skyddad till gods som före konkursen är i köparens besittning och att sådant gods sedermera överlämnats till konkursboet, NJA 1926 s. 589.) Dessutom får det i allmänhet anses vara förutsättning för återkravs rätt, oaktat detta icke antydes i lagtexten, att säljaren icke med kännedom om konkursen låtit godset komma i boets besittning, Almén § 41 vid not 31 ff. Likafullt är det oklart om återkravs rätt kan förvägras en säljare, som väl, när godset är försänt, före dess ankomst till bestämelseorten blivit underkunnig om konkursen och icke, fastän han haft möjlighet därtill, vidtagit någon åtgärd för att förhindra dess utgivande till konkursboet men som ännu vid tiden för godsets avsändande saknade kännedom om konkursen. Jfr NJA 1911 s. 407, varav dock någon säker slutsats icke torde kunna dragas. Godtages återkravs rätt i detta läge, får alltså avlämnandets tidpunkt undantagsvis betydelse även i stoppningsrättsavseende.

Hinder för säljaren A:s återkravs rätt enligt 41 § köplagen föreligger naturligtvis i allmänhet, även om ej köparen B utan — på grund av direktleverans enligt (avtal eller) handelsbruk — C som härleder sin rätt från B före konkursen fått godset i sin besittning, se NJA 1957 s. 239. Rättsfallet illustrerar hursom dylik direktleverans ("på byggnadsplatsen") kan äventyra B:s säkerhet för vederlaget från C.

40. Om en fastighetsägare från sin skog säljer ett parti ved samt avverkar och upplägger veden på fastigheten, med rätt för köparen att tillägna sig vedpartiet utan någon medverkan å säljarens sida, har avtalet och berörda individualisering av köpeobjektet givetvis icke den verkan — även om avlämnande anses ha skett, ovan vid not 5 — att säljaren därmed upphör att vara besittare. Detta har betydelse såväl i sakrättsligt (och straffrättsligt) som i obligationsrättsligt hänseende. Att veden sedermera blir för köparens räkning märkt i enlighet med 1944 års lag om köparens rätt till märkt virke och denne alltså vinner skydd mot säljarens borgenärer, föranleder ej heller att köparen anses ha förvärvat besittning till det sålda, NJA 1966 s. 107 (med där omnämnda rättsfall i jämförliga ämnen; se ock NJA 1925 s. 675). Under förarbetena till 1944 års lag underströks, såvitt angår den obligationsrättsliga bedömningen, att "vad köplagen innehåller om köparens och säljarens inbördes rättigheter och skyldigheter, faran för godset osv. skall [sålunda] förbli gällande i samma utsträckning som hittills", NJA II 1944 s. 520, 515.
41. Jfr t.ex. Kennedy's C.I.F. Contracts, 3 uppl. 1959, s. 141 ff., Schmitt-hoff, The sale of goods, 2 uppl. 1966, s. 92 ff.
42. NJA II 1906 nr 1: 1 s. 22.
43. NJA II 1906 nr 1:1 s. 21.

3. "Fareregeln" enligt 10 och 17 §§ köplagen

Vid bedömningen av vilka rättsverkningar som vid köp av lös egendom äro förbundna med godsets avlämnande är, såsom framgår av nästföregående kapitel, av grundläggande betydelse stadgandet i 17 §, jämfört med 10 §, köplagen om att köparen står faran för godset, så snart detta omhändertagits av en självständig fraktförare för interlokal transport resp. vid sjötransport bragts innanför fartygets sida. Säljaren tillförsäkras i nämnda paragrafer rätt till köpeskillingen, hela köpeskillingen, även om godset under transporten till köparen förstörts eller skadats (=försämrats eller minskats). Näraliggande är, såsom likaledes förut framhållits, att anse regeln om köparens fara ge uttryck för en allmän grundsats om att köpet i och med godsets avlämnande är definitivt avvecklat för säljarens del, så att det icke berör säljarens köpeskillingskrav vad som därefter händer med godset – dock naturligtvis med förbehåll för den händelse att säljaren genom något sitt förfarande själv medverkat till att godset ej kommit köparen tillhanda.

Det är emellertid icke självklart, att en sådan slutsats är, även om den otvivelaktigt står sig för de ojämförligt flesta praktiska fallen, generellt bärkraftig. Sagda fareregel är ju enligt sin avfattning icke uttömmande utan är underkastad inskränkningar. Man kan då undra vad som gäller i de fall som icke täckas av regelns avfattning. Skall man här motsättningsvis antaga, att säljaren ej har något anspråk på köpeskillingen med mindre godset når bestämmelseorten och där hålles köparen tillhanda? Eller bör man tillämpa regeln analogt? Eller bör man stå helt fri att, utan någon hänsyn till regeln, träffa det avgörande som må efter omständigheterna synas påkallat?

I det följande skall innebörden i och räckvidden av ifrågavarande regel närmare studeras. Det talas som förut nämnts blott om "fareregeln", ehuru 17 § köplagen tillika behandlar platsköp och även för sådana köp anknyter fareövergången till avlämnandet av godset. Den fareregel som åsyftas är sålunda den interlokala fareregeln. Fråga är vidare endast om den allmänna regel om faran som 17 § upptager, icke om de speciella regler i ämnet som återfinnas i

andra punkten i detta lagrum eller i 37 § köplagen.

Fareregeln förutsätter i och för sig, enligt den här antagna bestämmningen av begreppet, att säljaren har förpliktelse att ombesörja, genom avslutande av fraktavtal, den interlokala transporten. Köpet skall vara ett "försändningsköp", märk hänvisningen i rubriken här ovan till 10 § köplagen. Denna begränsning är dock i det hela blott formell. Regeln om att faran övergår med godsets avlämnande gäller enligt 17 § även om det är köparen som ombestyr, genom ingående av fraktavtal, den interlokala transporten. Vad som i dessa fall förstås med avlämnande är ej uttryckligt angivet i lagen, men begreppet har säkerligen avsetts ha en mot avlämnande vid försändningsköp svarande innebörd. Naturligt är också att, om faran vid försändningsköp övergår med godsets omhändertagande av fraktföraren, detta så mycket mer bör gälla, om det är köparen som haft att ombesörja den interlokala transporten. Lika naturligt är kanske icke, att vid sjötransport faran ej övergår till köparen redan då fraktföraren omhändertagit godset utan först sedan detsamma kommit innanför fartygets sida. Men någon olikhet mot försändningsköp torde ej heller på denna punkt ha åsyftats, jfr 62 § 3 st. köplagen,¹ där visserligen till stöd för dylik fördröjd fareövergång kan åberopas uttrycklig avtalsklausul ("fob").

Den följande framställningen bygger givetvis i första hand på de legala reglerna på området. Att taga hänsyn till allt som kan föranledas av däremot stridande partsavtal är icke genomförbart. Köpavtal kunna ju ha de mest skiftande innehåll. Emellertid måste i olika sammanhang beaktas även vissa avvikande partsavtal, när dessa på grund av sin typiska utformning ha intresse för ämnet. Detta är så mycket mera nödvändigt som köplagens klausulkapitel (§§ 62 ff) befattar sig med vissa dylika avtal. Hithörande stadganden äro visserligen icke helt jämförbara med lagens låt vara dispositiva regler i övrigt. De ha i viss mån, i sin egenskap av tolkningsregler, en lägre valör. Det kan säkerligen icke antagas, att klausulkapitlets bestämmelser måste tillämpas så snart ej övertygande "full" bevisning kan presteras om att parternas avtal har ett från bestämmelserna avvikande innehåll.

Det praktiska värdet av fareregeln kan icke bedömas annorlunda än mot bakgrunden av regler utanför köprätten. Främst är det försäkringsrätten som här kommer i blickpunkten. Genom möjligheten att teckna försäkring mot föreliggande skaderisker förringas till en del den praktiska betydelsen av att köparen är belastad med faran. Ej sällan göres rent av gällande, att frågan om faran i realiteten mest

blir en fråga om vem som skall vidkännas kostnaderna för försäkringspremierna. Att detta innefattar en mycket stor överdrift blir det anledning att återkomma till senare (kap. 7). Här behöver endast framhållas, att försäkringen i talrika fall, av skilda orsaker, uteblir eller tecknas till otillräckligt belopp samt att den ofta även på andra grunder skänker ett ofullständigt skydd. – Uppenbart är vidare att transporträttsliga regler höra till den bakgrund, mot vilken fareregeln, liksom fareansvaret överhuvud, och dess praktiska betydelse är att se. Fraktförarens skadeståndsskyldighet, då betingelserna härför föreligga, spelar en uppmärksammas roll när det rör sig om fareansvarets konsekvenser. Viktigare är att transportavtalet står i centrum, då fråga är om de köprättsliga regler som utgöra grundval för farereglerna. Att här blott tala om bakgrunden är för resten inadekvat. Köprättsliga förpliktelser gå, direkt eller som det plägar heta originärt, ut på åtaganden av transporträttslig art, såsom när det gäller säljarens förpliktelse att sluta fraktavtal (försändningsköp) eller att tillhandahålla konossement, fraktsedel och andra transportdokument. – Nära sammanhang med köp och fareansvaret ha också uppdrags- och krediträttsliga regler (om rembours, belåning av dokument i förbindelse härmed, inkassouppdrag m.m.)²

Det är icke enbart i 17 §, jfr 10 §, som den allmänna fareregeln kommit till uttryck i köplagen. Regeln återfinnes även i 44 §, enligt vilken frågan huruvida fel eller brist vidlåder godset skall, utom när felet eller bristen uppkommit genom säljarens vållande, bedömas med hänsyn till godsets beskaffenhet vid den tid då faran för dess förstörelse³ övergick på köparen. Stadgandet omfattar emellertid icke blott farefall utan avser jämväl fel eller brist som föranletts av godsets egen beskaffenhet, jfr NJA 1958 s. 629. Som ett kompletterande lagbud kan även betraktas 7 § köplagen, där det säges att, om köpeskillingen skall beräknas efter godsets myckenhet, till grund för beräkningen skall läggas den myckenhet godset utgör då faran för dess förstörelse övergår å köparen.

I 17 § talas nu icke blott om köparens fara. Även säljarens nämnes, och detta till och med i första hand.⁴ Vad är innebörden härav? Att säljaren står faran betyder under alla omständigheter det negativa, att säljaren icke vid inträffad vådahändelse har den rätt till köpeskillingen som han har om faran åvilar köparen. Därest det i jämförelse med allmänna regler om ömsesidigt förpliktande avtal utgör en extra förmån för säljaren att köparen är farebelastad – vilket som framgår av det i nästföregående kapitel anförda kan diskuteras – är alltså utsagt, att en säljare som står faran icke skall

åtnjuta denna förmån. Huruvida i begreppet säljarens fara bör inläggas något mera, skall beröras i det följande.

Köplagen upptager den för fareansvaret grundläggande 17 § i ett särskilt avsnitt och ger därmed intryck av att stadgandet behandlar ett relativt fristående ämne.⁵ Uppenbart är dock, att fareregeln (liksom andra regler om fareansvar) har intimt samband med köplagens regelsystem i övrigt. Den kan icke läsas isolerad från stadgandena om säljarens kontraktsbrott vid dröjsmål eller vid fel eller brist i godset och ej heller från bestämmelserna i 14–16 §§ om hur säljarens och köparens prestationer skola gå i utbyte mot varandra (utväxlingsprincipen), däri inbegripet vad som gäller om köparens befogenhet att "hålla godset inne". Om icke av andra så av pedagogiska skäl skall jag uppehålla mig något vid detta samband, då missförstånd icke äro ovanliga på området.

Vad angår förhållandet till köplagens regler om dröjsmål samt om fel eller brist i godset, följer av fareregeln, att köparen, när godset förstörts eller skadats av våda, saknar den hävningsrätt och rätt till prisminskning som eljest tillkommer en köpare, då säljaren underlåter att leverera eller levererar för sent eller presterar felaktigt eller otillräckligt gods. Med den stadgade rätten för säljaren att vid vådahändelse utfå köpeskillingen oavkortad låter sig icke förena, att köparen skulle i anledning av att godset efter avlämnandet förstörts eller skadats av våda göra sådana påföljder gällande. Något mer än detta utsäges icke omedelbart i fareregeln, eftersom denna blott är en vederlagsregel. Indirekt kunna emellertid av regeln dragas slutsatser även i skadeståndshänseende. Om köparen trots att godset efter avlämnandet förstörts eller skadats genom vådahändelse har att erlægga hela köpeskillingen, kan han icke heller på denna händelse stödja något ersättningsanspråk mot säljaren. Det vore rena motsägelsen. Däremot föreligger på intet sätt hinder för att en köpare, som alltså icke får åberopa vådahändelsen efter avlämnandet, äger, om säljaren gjort sig skyldig till ett vid (eller före) avlämnandet begånget kontraktsbrott, mot honom under i köplagen angivna förutsättningar göra gällande vederbörande sanktioner, alltså både framställa skadeståndsanspråk och häva köpet. Härvid är dock att märka att detta stundom leder till att även köparens ansvar för vådahändelsen bortfaller. Därest på grund av säljarens kontraktsbrott köparen, utan att tillika fordra skadestånd, häver köpet i syfte att frigöra sig från sin betalningsförpliktelse enligt avtalet – vilket är det centrala när en köpare eller annan betalningsskyldig häver⁶ – blir följden, att fareregeln icke längre kan tillämpas; köpeskillings-

förpliktelsen är ju efter hävningen borta och godset återgår till säljaren, varför dess öden numera icke komma köparen vid. Detta innebär, att det efter hävningen är säljaren och icke köparen som står faran (se 58 § köplagen). Detsamma gäller om köparen jämte det han häver köpet fordrar skadestånd men endast i enlighet med det s.k. negativa kontraktsintresset (han kräver t.ex. ersättning för av köpet förorsakade onödiga utgifter). Köparen har även här genom hävningen frigjort sig från avtalet och köpeskillingsförpliktelsen. Om åter köparen, då han häver på grund av säljarens kontraktsbrott, kräver skadestånd i enlighet med det positiva kontraktsintresset – han fordrar ersättning med skillnaden mellan värdet av den prestation som han, om hävning ej skett, skulle ha erhållit (eller alltså värdet av godset) och köpeskillingsbeloppet – ställer det sig annorlunda. Ty detta innebär ju att köparen praktiskt tillgodoför säljaren köpeskillingen, om än icke in natura utan i avräkning på sagda värde⁷; endast det överskjutande beloppet betraktas som honom tillkommande skadestånd. Köparen har så att säga tagit på sig faran för att förskaffa sig sagda överskjutande ersättning. Om slutligen köparen icke i anledning av säljarens kontraktsbrott häver köpet, vare sig därför att betingelserna för hävning ej äro förhanden eller därför att han av det ena eller andra skälet föredrager att stå fast vid avtalet, måste han visserligen enligt fareregeln erlagga köpeskillingen⁸ men kan i anledning av kontraktsbrottet ha rätt till skadestånd, som då bringas i kvittning mot säljarens köpeskillingsfordran; skulle skadeståndsbeloppet vara högre än köpeskillingen, äger han avkräva säljaren mellanskillnaden.

Liknande när fråga är om köparens eventuella anspråk på naturafullgörelse. Står han faran, kan ett dylikt anspråk – om det nu icke är uteslutet redan därför att prestationen blivit omöjlig eller därför att köpet är ett speciesköp – icke stödjäs på att han genom efter avlämnandet inträffad vådahändelse gått miste om godset eller fått det i skadat skick. Någon rätt till ersättningsleverans enligt 43 § köplagen – ett krav på naturafullgörelse som för resten står skadeståndsanspråk nära – finnes alltså icke på sådan grund. Men åberopar en köpare som ej hävt köpet säljarens kontraktsbrott vid (eller före) avlämnandet, utgör fareregeln intet hinder för rätt till dylik leverans.

Vad sedan angår förhållandet mellan fareregeln och stadgandena i 14–16 §§ köplagen kan i det hela hänvisas till vad som utvecklats i nästföregående kapitel. Fareregeln medför att köparen, om godset förstörts genom vådahändelse efter avlämnandet, icke kan

åberopa huvudregeln i 15 §, enligt vilken den i 14 § stadgade utväxlingsgrundsatsen tillämpas även vid distansköp. Köparen har alltså icke i nämnda fall rätt att innehålla köpeskillingen utan är skyldig att vid den i avtalet för utväxlingen bestämda eller förutsatta tidpunkten – men icke dessförinnan⁹ – presteras betalning för godset. Har godset av våda icke förstörts utan blott skadats, föranleder visserligen hänsynen till köparens intresse att utfå det förvärvade i vad detsamma icke skadats, att godset sådant det föreligger måste tillhandahållas köparen. Men denne har, såsom tidigare framhållits, ingen rätt att innehålla en mot skadan svarande del av köpeskillingen utan har att betala fullt – Att fareregeln medför, att köparen icke kan åberopa 14–15 §§ till stöd för att han i enlighet med utväxlingsgrundsatsen ej bör vara betalningsskyldig med mindre godset hålles honom tillhanda, gäller även när betalning skall erläggas mot dokument. Stadgandet i 16 § köplagen, som endast fastställer visst sätt för köparens fullgörande av sin betalningsskyldighet (mot dokument i stället för mot godset självt), skulle nämligen icke utsluta att nämnda skyldighet vore på det sätt villkorad av att köparen utfår godset i oskadat skick, att han, om ej så sker utan godset under transporten förstöres eller skadas av våda, ägde återfordra vad han erlagt, helt eller delvis. Men detta hindras av fareregeln, som följaktligen är nödvändig jämväl i "dokumentsfall".

Då, som vi funnit, av fareregeln kan härledas, att köparen icke äger åberopa vådahändelse efter avlämnandet av godset som grund för skadeståndsrätt mot säljaren eller rätt till ersättningsleverans enligt 43 § köplagen, kunde det vara frestande att antaga, att *säljarens* fara innebär, att han vid förstörelse av godset eller skada därå bleve skadeståndsskyldig mot köparen eller hade förpliktelse att fullgöra dylik ersättningsprestation. En sådan slutsats är dock, såsom allmänt är erkänt, ohållbar. Även om säljaren står faran och köparen därför äger hävnings- och prisminskningsskyldighet, behöver denne ingalunda vara skadeståndsberättigad eller ha anspråk på ersättningsleverans. När den farebelastade säljaren i anledning av vådahändelse drabbas av sådana påföljder avgöres i köplagens regler om dröjsmål med avlämnandet samt om fel eller brist i godset och kan icke utläsas ur 17 §. Av dessa regler framgår, att säljaren vid speciesköp i allmänhet icke har något strikt skadeståndsansvar och följaktligen ej blir ersättningsskyldig, om hans prestation förhindrats genom vådahändelse. Vid leveransavtal har däremot säljaren enligt lagens huvudregel strikt ansvar inkl. ansvar för av vådahändelse förorsakat leveranshinder. Men redan legalt gälla därifrån

viktiga undantag. Och här till komma alla de inskränkningar i skadeståndsskyldigheten som följa av partsavtal, särskilt med hänsyn till det ymniga bruket av force-majeure-klausuler.

Överhuvud rör det sig, när köparens rätt till skadestånd eller ersättningsleverans är på tal, om en annan fara för säljaren än risken i vederlagshänseende enligt 17 § köplagen. För tysk rätts del användes här begreppet "Leistungsgefahr", vilket i det följande må kallas "prestationsrisk", i motsats till den "Preisgefahr" som åsyftas med fareregeln. Säljarens prestationsrisk är alltså risken för att belastas med skadeståndsansvar (eller skyldighet att fullgöra ersättningsleverans) i anledning av att han på grund av vådahändelse icke kunnat fullgöra sin leveransförpliktelse. Står säljaren faran (prisfaran), går han alltid – om köparen vill åberopa denna fara – miste om vederlaget helt eller delvis. Men fördenskull bär han som sagt icke nödvändigt prestationsrisken. Såvitt han vid speciesköp ansvarar endast enligt culparegeln (och än mer om han icke ens har culpaansvar; se motsättningsvis 42 § 2 st. köplagen), har han ingen prestationsrisk alls (på culparegeln kan ju ett ansvar för vådahändelse icke grundas). Vid leveransavtal är däremot, såsom nyss nämnts, huvudregeln, att säljaren, när faran ligger på honom, i fall av vådahändelse jämväl har prestationsrisken. Då prestationsrisk alltså enligt det legala ställningstagandet främst är förbunden med leveransavtal, kan man tala om den "för leveransavtal karakteristiska prestationsrisken", vilket uttryckssätt då och då användes i fortsättningen. – Åtskillig oreda har, såsom ofta omvitnats, vållats av sammanblandningen av de bägge begreppen: säljarens (pris)fara och hans prestationsrisk. I köprättsliga arbeten plägar varnas härför. I allmänhet synas dock numera begreppen hållas isär och med faran för godset avses endast prisfaran. Så i Incoterms och i uniforma lagen.

Om likväl även prestationsrisken skall tagas med vid bestämmandet av säljarens fara, kräver detta för att icke bli missvisande, att det starkt betonas, att skadeståndsskyldighet för säljaren resp. förpliktelse att fullgöra ersättningsprestation inträder endast såvitt stöd härför finnes i köplagens kontraktsbrottsregler (och under förutsättning att skadeståndsansvaret ej är utmönstrat genom partsavtal eller möjligen handelsbruk). Sådan är tydligen Alméns terminologi.¹⁰ Hans begreppsbildning är alltså i viss mån haltande: regeln om köparens fara är en vederlagsregel, medan säljarens fara inbegriper även skadeståndsansvar och förpliktelse till ersättningsprestation, dock endast under vissa förutsättningar. Måhända kan också invändas, att användningen av farebegreppet för att peka på säljarens skadestånds-

ansvar m.m. ter sig tämligen onödig; ansvaret kan direkt utläsas ur lagens låt vara blott dispositiva kontraktsbrottsbestämmelser. Det är ytterligare icke uteslutet, att i vissa fall kunna finnas goda skäl för att anse säljaren visserligen böra stå priset men ändå icke, trots att detta synes följa av kontraktsbrottsreglerna, ålägga honom det stränga ansvar för vådahändelse som hans belastande med prestationsrisken utgör; härom nedan i kap. 5.

Jag återgår till köparens fara enligt fareregeln. Betyder nu den omständigheten att fareregeln, såsom flera gånger understrukits, är en vederlagsregel, att fråga endast skulle kunna vara om säljarens rätt att av köparen kräva primär fullgörande av avtalet genom erläggande av köpeskillingen? Naturligtvis icke. Det stadgas ju i 17 § köplagen att köparen är "pliktig att köpeskillingen gälda". Uppfylls ej denna plikt, kan säljaren påkalla de sanktioner som eljest inträda vid en köpares mora solvendi. Han kan således ha hävningsrätt i överensstämmelse med 28 § köplagen och, om hävning sker, göra gällande den skadeståndsrätt som omtalas i 30 § samma lag. På detta sätt kan även köparens skadeståndsrätt komma in under fareregeln. Men endast indirekt eller sekundärt. Köparen skall givetvis icke betala skadestånd därför att det av honom förvärvade godset gått förlorat eller skadats av våda utan därför att han brustit i fullgörandet av sin i detta läge föreliggande förpliktelse att erlægga köpeskillingen.¹¹ För övrigt märkes att även skadeståndsförpliktelsen har ett slags inriktning på köpeskillingsbeloppet. Vid den abstrakta beräkningen av skadeståndet enligt 30 § köplagen utgör nämnda belopp "tak". Det blir en begränsning av skadeståndet vid köparens mora solvendi, vartill motsvarighet ej finnes vid uppskattning av köparens skada, då hävning sker i anledning av säljarens kontraktsbrott.¹²

Om köparen på grund av att han står faran måste erlægga betalning trots att godset blivit av våda förstört,¹³ har han närmast lidit en förlust uppgående till köpeskillingsbeloppet. Men naturligtvis kan hans förlust vara större. Han går ju miste om godset med den vinst, genom föryttring eller annorledes, som han påräknat av detsamma. Dylik förlust förutsätter dock i allmänhet, att köpeskillingen var låg i förhållande till godsets värde, hur nu detta skall beräknas. Godset bör ha haft ett "överbärde". Köparen kan vidare genom att han går miste om godset ha tillskyndats "indirekta" förluster, följdskador av olika slag. Vad gäller i dessa hänseenden, om det är säljaren som står faran? Ja, här slipper köparen, om han häver köpet, erlægga köpeskillingen. Men han undgår ej därmed utan vidare konsekvenserna

av att han går miste om godset, uteblivna vinstmöjligheter och indirekta förluster.¹⁴ Om det emellertid är så att säljaren icke blott står faran utan även enligt köplagens regler bär prestationsrisken, kan köparen bli skyddad genom skadeståndsanspråk (eller krav på ersättningsleverans) mot säljaren.

När här talats om den farebelastade köparens förlust genom vådahändelse, har givetvis bortsetts från de utsikter han må ha att få den förlust, som i och för sig tillskyndats honom, gottgjord genom ersättningsanspråk mot annan, såsom en fraktförare eller en försäkringsgivare, alltså från möjligheten att utfå ett surrogat för det gods som förstörts eller skadats. Med hänsyn därtill behöver faran icke alltid innebära någon olägenhet för köparen, enär han efter omständigheterna kan få sitt intresse i avtalet till fullo tillgodosett i denna sekundära ordning. På liknande sätt kan en säljare som står faran och i och för sig blivit skadelidande genom vådahändelsen ha möjligheter att överföra skadekonsekvenserna på annan som är ersättningskyldig. Dessa självklarheter anmärkas här endast därför att de ge anledning till spörsmålet, huruvida motparten till den kontrahent som står faran kan avstå från att bringa fareansvaret i tillämpning för att i stället förskaffa sig ifrågavarande surrogat för godset, framför allt tillgodogöra sig övervärdet genom uppbärande av försäkringsersättning. Härom gäller¹⁵ att, om köparen står faran, säljaren icke kan hindra honom att erlægga köpeskillingen och därmed bli berättigad till försäkringsersättningen.¹⁶ Den omständigheten att köparen står faran och att vådahändelse inträffat som förstört eller skadat godset skänker nämligen icke säljaren någon hävningsrätt, se redan NJA 1918 s. 313.¹⁷ Märkligare är, att köparen, även om *säljaren* är den farebelastade, kan tilltvinga sig rätten att mot köpeskillingens erläggande utfå omförmälda surrogat. Det beror helt enkelt på att säljarens fara väl ger köparen befogenhet att vid inträffad vådahändelse häva köpet resp. kräva prisavdrag men icke ålägger honom någon skyldighet att begagna sig av denna befogenhet.

Det behöver efter vad nu utvecklats om innebörden av fareregeln (liksom av säljarens fareansvar) knappast framhållas, att en kontrahent icke står faran blott därför att han har skyldighet att ersätta casuell skada som drabbat andra parten. Det har således icke något med faran att skaffa, om en depositarie, legotagare eller panthavare enligt avtal, handelsbruk eller en regel om "casus mixtus" är ersättningskyldig för skada genom vådahändelse å mottaget gods.¹⁸ Där emot står en deponent faran, om han har att utge vederlaget för förvaringen trots att under avtalstiden godset drabbas av vådahändelse

och till följd därav icke kan återställas. Likaså är det ett farespörmål, om vid entreprenad beställaren är pliktig att till entreprenören utge avtalat vederlag för av denne utfört arbete, fastän detsamma förstörts eller skadats casuellt.¹⁹ Än vidare är det eventuellt fråga om faran, när man diskuterar huruvida vid upplåtelse av rätt till avverkning av skog å fastighet avverkningshavaren får tåla den "vådahändelse", som tillkomsten av ett enligt ny lagstiftning utfärdat avverkningsförbud innebär, eller om han i detta läge har anspråk på att i anledning av den honom påtvingade inskränkningen i förfoganderätten över det förvärvade helt eller delvis återfå det utgivna vederlaget.²⁰ Och fareproblem uppkomma, om vid rembours en svensk bank åt sin uppdragsgivare, mot vederlag i svenska kronor, anskaffar ett banktillgodohavande i annat land samt som följd av extraordinära omständigheter banktillgodohavandet icke blir tillgängligt för uppdragsgivaren, se NJA 1924 s. 401 och 1927 s. 552, jfr ock 1921 s. 605 och 1928 s. 567.

Vad är det då, närmare bestämt, som rymmes inom fareregeln?

Uppenbart är, att regeln har mycket större omfattning än dess lydelse kan synas ge vid handen. Det talas om att godset förstörts eller skadats av våda. Men det är visst icke blott fall av casus i sedvanlig bemärkelse som avses. Utan regeln omfattar allt som händer med godset efter dess avlämnande och har förstörelse eller skada till följd, vare sig "händelsen" är casuell eller har annan natur, så snart det skedda icke är att tillskriva culpa hos säljaren eller köparen (eller deras folk eller dem för vilka de enligt eljest gällande ansvarsregler ha att svara).²¹ Intet krav kan ställas på att vad som timat varit av extraordinär art; det kan vara något helt banalt. Händelsen behöver ej ens vara ett positivt handlande utan kan bestå i underlåtenhet, såsom då fraktförarens folk icke ägnat godset vederbörlig vård. Köparens fara täcker således bl.a. fraktförarens "husbondeansvar" och ansvaret för av honom anlitat folk. Hit hör ock att fraktföraren obehörigt innehåller godset eller, med eller utan fog, avbryter transporten. Likaså att han i övrigt icke uppfyller sitt "utlämningslöfte" (Grönfors), såsom då på grund av förväxling eller annan orsak godset utges till obehörig, jfr NJA 1891 s. 363, 1917 s. 252, 1950 s. 575. Särskilt betydelsefullt är just detta, att fraktförarens handlande eller underlåtenhet icke tillräknas säljaren från synpunkten av att dennes anlitande av fraktföraren (vid försändningsköp) kunde sägas vara ett medel för köpets fullgörande. Men också skada som tillfogas godset av helt utomstående går givetvis in under fareregeln.^{22 23} Det är den utomordentliga räckvidden av begreppet vådahändelse, som i

hög grad medverkat till att reglerna om faran för godset ha så stor praktisk betydelse i köprätten.

Frågan blir nu, om och i vad mån fareregeln är underkastad begränsningar.

Till revisiten hörde ju, att godset efter avlämnandet förstörts eller skadats (inkl. minskats). Är godset alltså skadat i behåll men transporten *försenats*, kunde fareregeln synas ej vara tillämplig, detta även om orsaken till förseningen är hänförlig till casus eller vis major, t.ex. vid sjötransport storm eller annat svårt väderlekshinder. Det är emellertid knappast tänkbart, att säljaren skulle under dessa omständigheter bära förseningsrisken. Om köparen är betalningsskyldig t.o.m. då godset förstörts, bör han väl så mycket mera vara det, om det kommit fram i vederbörligt skick och han endast drabbats av den skadan eller olägenheten, att han fått det för sent. Men om sålunda risken här bör läggas på köparen, kunde man kanske tycka att denne måste vara pliktig att, utan att avvakta godsets framkomst, erlagga köpeskillingen vid den tidpunkt då detta enligt avtalet bort ske, därest allt gått i ordning.

Något problem föreligger emellertid icke i detta avseende, om det beaktas att begreppet förseningsrisk kan tagas i olika bemärkelser. Otvivelaktigt står säljaren icke den risken, att köparen på grund av transportförsening efter avlämnandet, den må i högre eller lägre grad ha casuell orsak, skulle kunna häva köpet eller göra andra påföljder mot säljaren gällande. Köparen får finna sig i den skada eller olägenhet förseningen tillskyndar honom. Sätillvida – och detta är naturligtvis det ojämförligt viktigaste – ligger även förseningsrisken å köparen. Det blir en komplettering av fareregeln, icke direkt utsagd i köplagen någonstades men så att säga inbäddad eller förutsatt i 17 §. Att det är köparen som drabbas av olägenheterna av en försening är en naturlig följd av att han står transportrisken, heter det också hos Almén.²⁴ Och detta utvidgade farebegrepp är, på grunder som förut angivits, oumbärligt jämväl i sådana fall, då betalning skall erläggas mot konossement eller annat i 16 § köplagen omnämnt dokument.

Att köparen i den mening nu sagts bär förseningsrisken,²⁵ utesluter emellertid icke – om nu först bortses från nämnda "dokumentsfall" – att köparen vid godsets försening under transporten äger under hänvisning till förut berörda 15 § köplagen hävda, att han ej är betalningsskyldig med mindre godset, som sålunda är skadat i behåll, tillhandahålles honom på bestämmelseorten. Det senare är, som vi funnit i ett tidigare sammanhang, nämligen om godset ge-

nom vådahändelse icke förstörts utan endast skadats, ej oförenligt med det förra.²⁶ Man har intet stöd för att 15 § i det hänseende varom nu är tal skulle vidkännas något undantag av det skäl att köparen ej i nyssnämnda ordning kan göra säljaren ansvarig för den av vådahändelsen orsakade förseningen. Det är tvärtom två omständigheter, som med styrka tala för att köparen i detta läge, fastän han i övrigt står förseningsrisken, ej blir betalningsskyldig utan att det försenade godset tillhandahålles honom och att således säljaren, när allt kommer omkring, är underkastad en viss begränsad föreningsrisk. Den ena, framhåvd av Almén, är att säljaren i allmänhet har, på grund av frakträttsliga regler, förfoganderätt över godset under transporten och därmed möjlighet att göra detsamma oåtkomligt för köparen, t.ex. genom att beordra dess utgivande till annan adressat eller t.o.m. dess återställande till honom själv. Att utan hänsyn härtill ålägga köparen att betala vore orimligt, säljaren kan icke både få direkt eller indirekt tillägna sig godset och uppbära köpeskillingen.²⁷ Den andra omständigheten, som betonas i de danska motiven till köplagen,²⁸ är att köparen måste ha någon garanti för att godset är i avtalsenligt skick; han kan icke berövas rätten att före likviden undersöka godset.²⁹ Skall betalning erläggas mot i 16 § köplagen avsedda dokument, kan åter köparen icke ställa något dylikt krav för att han skall vara skyldig att betala. Här saknar nämligen säljaren, sedan dokumentet överlämnats till köparen, omförmälda förfoganderätt över godset under transporten, och köparens rätt att före betalning undersöka godset har lagstiftaren medvetet uppfibrat, 71 § köplagen.

Det har emellertid gjorts gällande,³⁰ att i nu åsyftade fall – då transporten av godset, oskadat i behåll, försenats genom vådahändelse – det tillhandahållande av godset som enligt det anförda utgör betingelse för köparens betalningsskyldighet icke nödvändigt behöver försiggå på bestämmelseorten, såsom 15 § i och för sig fordrar. Meningen synes vara, att om i enlighet med ratio legis för nämnda paragraf å ena sidan säljaren avhänt sig förfoganderätten över godset och å andra sidan köparen beredes skälig möjlighet att före betalningen undersöka detsamma, tillräcklig hänsyn tages till köparens intresse, även om det antages att orten för godsets tillhandahållande icke ovillkorligen måste vara bestämmelseorten. Måhända avses att den förordade modifikationen – som enligt det nyss anförda svårligen kan motiveras blott med en hänvisning till köparens fara – endast skall gälla i helt extraordinära fall, såsom i det av Almén anförda exemplet om att godset befinner sig på ett fartyg, som lidit skepps-

brott och måst inlöpa i nödhamn.

Så långt förseningsrisken. Vad skall eljest anses om det krav som lagtexten ställer på att godset, för att fareregelns skall göra tjänst, blivit tillintetgjort eller fysiskt skadat? Bör detta krav bestämt upprätthållas eller bör tillämpningen av regeln vara mera elastisk?

Uttalanden i doktrinen gå merendels, icke överraskande, i den senare riktningen. Rätt allmänt hävdas sålunda, att en sådan omständighet som beslag å godset utlöser tillämpning av fareregelns. Att godset beslagtages eller uppbringas under krig av fienden är t.o.m. ett klassiskt farefall. Men, även beslag genom beslut av inhemsk myndighet anses i allmänhet höra hit. Almén nämner också ”liknande åtgärder från offentlig myndighets sida”. Till stöd för att beslag är farehändelse enligt 17 § köplagen åberopas flera rättsfall, bl.a. NJA 1921 s. 352 samt UfR 1916 s. 523 och 1923 s. 74³¹ (det kan tilläggas NJA 1922 s. 511). Däremot råder ingen enighet om att fall av införsel- och utförselbud böra behandlas som farefall. Almén uttalade sig häremot.³²

Tydligt är att godset kan anses förstört genom vådahändelse oaktat det icke undergått fysisk förstörelse på det ena eller andra sättet. Det måste räcka med att det praktiskt är förlorat för köparen, icke kan nås av honom. Man torde vara ense om att därest godset är förkommet – t.ex. på grund av att det oriktigt utlämnats till annan och icke kan återfinnas eller eljest förväxlat med annat gods – fareregeln griper in, se NJA 1917 s. 252, jfr 1923 s. 266.³³ Det kräves dock, att godset icke blott tillfälligt är på villovägar utan mera varaktigt är ”borta”. Om överhuvud enligt rådande uppfattning i handel ochandel det praktiskt icke räknas med godsets tillrättaskaffande, torde det få bedömas som förstört i fareregelns mening. Har t.ex. stöld ägt rum, lär det vara irrelevant, att det dock ej är uteslutet att uppspåra tjuven och återställa godset till vederbörande, se i detta sammanhang NJA 1919 s. 464. Och har godset, kanske efter beslag, förklarats förverkat eller konfiskerat, får det förmodligen betraktas som förstört, även om det finns vissa utsikter till att rättelse kan ske genom överklagande hos högre myndighet, jfr UfR 1917 s. 106. Gods som försatts ”extra commercium” brukar också anses jämförligt med förstört gods.³⁴

Hur långt man kan gå i förevarande riktning är icke alltid klart. Om godset ännu avsevärd tid efter det detsamma bort ha nått bestämelseorten och man icke vet något om dess öden, kan man då våga förutsätta, att det blivit förstört eller förkommet eller skall man i det längsta utgå från att det blott blivit fördröjt och så småningom

kommer till rätta? Åtskilliga transporträttsliga regler gå ut på att gods som icke kommit fram till bestämmelseorten inom avtalad eller viss i reglerna angiven tid skall anses ha gått förlorat; se bl.a. 61 § järnvägstrafikstadgan, 9 kap. 14 § luftfartslagen, 31 § vägtransportlagen, jfr ock liknande försäkringsrättsliga bestämmelser, såsom i 71 § försäkringsavtalslagen. Här "konverteras" alltså visst dröjsmål till godsets definitiva uteblivande.³⁵ Sådana schematiska regler kunna säkerligen icke utan vidare överföras att gälla även i farehänseende. Men detta hindrar ej att "man någonstans i tiden måste uppge tanken på att fullgörelse verkligen kan komma att äga rum, och dröjsmål har då övergått till icke-uppfyllelse" (Grönfors). Det lär alltså vara oundgängligt, att man fritt och med beaktande av omständigheterna in casu bildar sig en mening om huruvida någon annan förklaring till att godset uteblivit vid den tidpunkt det skulle ha varit framme icke gärna kan ges än att det förstörts eller varaktigt förkommit. Det kan också vara tvivelaktigt huruvida godset skall kunna antagas vara förstört, om det på grund av lång försening av transporten förlorat hela sitt värde till den grad att det icke längre är användbart för köparen vare sig för honom själv eller genom föryttning (jfr det "praktiska" omöjlighetsbegreppet i 24 § köplagen). Mycket talar härför, men gränsfall kunna lätt bli svårbedömda.

Motsvarande spörsmål uppkommer om godset efter avlämnandet till fraktföraren icke blivit förstört men skadat. Räcker det för fareregelns tillämpning, att värdet av godset, ehuru detta icke fysiskt påverkats av vådahändelsen utan till det yttre är oförändrat i behåll, partiellt gått förlorat? Här måste dock, oavsett om eljest skäl tala för en långtgående tillämpning av fareregeln, göras en begränsning. Uppanbarligen kan icke vilken som helst förändring i godsets värde till köparens nackdel anses vara något som har att göra med farespörsmalet, även om orsaken till värdenedgången kan sägas vara en vådahändelse i den vidsträckt bemärkelse vari detta begrepp toges i 17 § köplagen. Många omständigheter, icke minst av allmän natur (händelser t.ex. som påverka konjunkturerna), kunna förringa godsets värde, utan att man väl skulle komma på den idén att till stöd för att detta måste vara säljaren ovidkommande åberopa köparens faret ansvar. Risker för en värdeminskning av förvärvat gods ligger naturligtvis principiellt på köparen, men redan från avtalsslutet, alltså icke först från avlämnandet.³⁶ När i 17 § köplagen talas om godsets "försämring", är det alltså, om därunder skall kunna ingå en försämring i värdehänseende utan att godset fysiskt påverkats av vådahändelsen, icke möjligt att annat än i viss omfattning anse

försämringen fallande under fareregeln. Stadgandet i 17 § har nu en tydlig referens till lagens bestämmelser om fel (inkl. brist) i godset. Har efter avlämnandet en vådahändelse, i den vidsträckta bemärkelse vari begreppet tages i lagrummet, inträffat som medfört att godset försämrats på det sätt att, om det varit i detta skick vid tidpunkten för avlämnandet, man måste anse det ha varit behäftat med fel, skall felet enligt fareregeln icke förringa köparens betalningsansvar. Men även om man håller sig inom nu antydda ram, kan det förvisso diskuteras huruvida fall av värdeminskning (som icke förorsakats av att godset fysiskt påverkats av vådahändelsen) äro att bedöma enligt fareregeln.

Av intresse äro bland annat sådana fall, då godset efter avlämnandet drabbats av beslag därför att det på någon grund (som ej är att hänföra till säljaren eller dem för vilka han eljest svarar) må kunna antagas bli förverkat men frågan om förverkande alltså ännu ej är avgjord av vederbörande myndighet. Godset är då icke omedelbart "förstört", men dess bevarande åt köparen är villkorat av att förverkande sedermera icke följer. Se det kända rättsfallet NJA 1965 s. 97, där tvisten avsåg huruvida beslaget kunde sägas "rikta sig mot egendomen som sådan" och med hänsyn därtill borde förbli gällande mot den som vunnit utmätning av den beslagtagna egendomen. Intet är väl naturligare än att i förevarande fall, då godset visserligen som sagt är i behåll men blivit genom beslaget, för att säga det minsta, "skadat", anse faran åvila köparen. Kommer förverkande sedermera till stånd, har säljaren givetvis rätt att då utfå köpeskillingen. Och det kan måhända antagas, att han redan före avgörandet i förverkandefrågan äger utkräva köpeskillingen, om med hänsyn till det sätt varpå beslaget verkställs, jfr 27 kap. 10 § RB, godsets tillhandahållande åt köparen i händelse förverkandet uteblir kan anses säkerställt gentemot säljaren. Den eljest som vi sett gällande regeln, att genom vådahändelse ej förstört utan blott skadat gods måste hållas köparen tillhanda för att denne skall vara pliktig att gälda köpeskillingen, skulle således här, som följd av den skadebringande händelsens (beslagets) särskilda beskaffenhet, icke behöva obetingat tillämpas.

Ytterligare äro i detta sammanhanget viktiga de fall, då köparen efter avlämnandet genom införsel- eller utförselförbud väl icke går miste om godset men underkastas inskränkningar i förfoganderätten över detsamma. Nog förefaller det rimligt att faran även i dessa fall, fastän godset är i behåll, belastar köparen, så att denne har att erlægga (hela) köpeskillingen oavsett att vad han förvärvat på grund

av förfoganderättsinskränkningen förlorat i värde (och oavsett om han enligt allmänna förfogandelagen eller i annan ordning är berättigad till ersättning såsom surrogat för godset). Någon rätt att häva köpet eller fordra prisminskning bör alltså ej tillerkännas honom. Har åter förevarande vådahändelse inträffat före avlämnandet, synes faran böra ligga på säljaren. Se förutnämnda rättsfall NJA 1921 s. 352 (rörande av beslag vållad inskränkning i förfoganderätt).³⁷ Liknande vid (inhemskt) transportförbud.³⁸

Avgörande för huruvida åt fareregeln bör i nu berörda hänseenden ges en extensiv tillämpning är emellertid grunden för regeln, de praktiska motiv eller värderingar som uppbära densamma. Detta bör gälla även eljest, då fråga uppstår huruvida in dubio bör föraregeln uppdragas tämligen snäva gränser eller regeln tvärtom bör förlänas ett rymligt användningsområde, eventuellt t.o.m. bör anses ge uttryck för en allmän grundsats vid distansköp om säljarens rätt till köpeskillingen efter överlämnandet av godset till fraktföraren.

Vad som är grunden för fareregeln är nu, hur egendomligt det än kan låta, icke klart. Att hänvisa till att säljaren för sin del fullgjort avtalet genom godsets överlämnande till fraktföraren är – även bortsett från att, som vi sett, det är omtvistat hur härmed förhåller sig – ett begreppsjurisprudensiskt färgat argument. Andra och besynnerliga skäl ha anförts till stöd för fareregeln. I Tyskland³⁹ hänvisas med förkärlek, naivt nog, till att köparen egentligen, enligt den legala huvudregeln (jfr 9 § köplagen), har att avhämta godset hos säljaren och att denne då icke bör komma i sämre läge, om han "auf Verlangen des Käufers" (BGB § 447) ombestyr dess avsändande till köparen.⁴⁰ Vad som skall motiveras är det onekligen i viss mån märkliga förhållandet att köparen, som vid försändningsköp icke har någon dispositionsrätt över godset under transporten, enligt fareregeln belastas med faran, medan säljaren, som *har* sådan dispositionsrätt – i egenskap av avsändare resp. i dokumentsfall så länge han icke släppt dokumentet ifrån sig – ej har något fareansvar.⁴¹ Det skulle också kunna pekas på att någon med fareregeln korresponderande allmän regel ej finnes till köparens förmån när det gäller överförandet av köpeskillingsbeloppet; där ej annat är särskilt stadgat ligger transportrisken i delen på honom, ej på säljaren.

Det enda som är säkert är, att fareregeln har sitt upphov i handelsbruk av rätt hög ålder. Men därmed är knappast en tillräcklig förklaring till regeln given. Man undrar vilka praktiska skäl och hänsyn som legat till grund för handelsbruket, och detta synes ej vara fullt utrett. Det rimligaste torde vara att antaga, i enlighet med vad

som hävdas bl.a. av Grossmann-Doerth,⁴² att grunden är att fareregeln underlättar en snabb avveckling av parternas köprättsliga mellanhavande på ett sätt som icke vore möjligt, om säljaren ända till godsets utgivande på bestämmelseorten hade att stå faran. För säljaren är det av synnerlig vikt, att hans anspråk på köpeskillingen blir klart redan med avlämnandet, så att han icke i den delen är beroende av transportens utfall. Rättsutvecklingen har också visat, att det föreligger ett starkt praktiskt behov av en dylik tidigare avveckling av köpet, framträdande bl.a. i att köp med betalningsskyldighet för köparen först vid godsets utgivande på bestämmelseorten ("ankomst-avtal") sedan lång tid tillbaka förlorat terräng till förmån för fob- och framför allt cifköp. Bland annat kommer i betraktande att, om godset blivit skadat under transporten och köparen av sådan anledning vägrar att mottaga och betala detsamma eller ställer betungande villkor härför, säljaren vanligen, och allra helst vid internationella köp, befinner sig i en svår belägenhet, om han och icke köparen är belastad med faran. Att återtaga det försända godset eller föryttra det på köparens ort kan enligt sakens natur vara ogörligt utan stor förlust. Härtill kan fogas att mekanismen med betalning mot konossement, på ett tidigare stadium än efter avslutad transport – en mekanism som är till fördel icke blott för säljaren utan även för köparen, som får möjlighet att redan efter inlösen av dokumentet förfoga över det förvärvade godset – knappast kan fungera väl, om faran ligger hos säljaren. Har godset förstörts eller skadats under transporten, måste köparen i så fall äga återfordra tidigare mot konossement erlagt köpeskillingsbelopp, med den omgång och de praktiska olägenheter i övrigt som därav föranledas. Utfärdas åter konossement först efter eller i anslutning till godsets framkomst, då köparen är betalningsskyldig, torde det praktiska värdet av denna betalningsform – som ej är enbart en modern företeelse utan har gamla anor – starkt förringas. Och om nu skäl anses föreligga för att faran bör övergå till köparen tidigare än godsets framkomst till bestämmelseorten, är det svårt att finna någon naturligare anknytningspunkt än den då – genomsnittligt sett – säljaren genom godsets överlämnande till fraktföraren för befordran till köparen gjort allt vad som ankommer på honom för köpets fullgörande. Att faran skulle övergå till köparen redan dessförrinnan måste åtminstone vid leveransavtal, med hänsyn till avsaknaden av den konkretisering av köpeobjektet som avlämnandet innebär, vara svårgenomförbart.

Är det nu om fareregelns grund anförda vägande, ligger det tydligen något sakligt berättigat i ovan anmärkta, i och för sig som sagt

begreppsjurisprudensiska slutsats, att faran bör övergå till köparen på sätt fareregeln anger *därför* att säljaren fullgjort sin prestation i och med överlämnandet av godset till fraktföraren. Detta skulle då tala för en generell tillämpning av fareregeln, så snart det hänt något med godset efter dylikt avlämnande och före dess utgivande till köparen. (Att köparen står faran efter det han fått godset i sin besittning plägar sällan betvivlas.) Under alla omständigheter synes det icke ha förebragts något bärande skäl för den motsatta ståndpunkten, att med hänsyn till grunden för fareregeln en snäv tillämpning av densamma vore påkallad.

Enligt en i tysk doktrin spridd uppfattning,⁴³ som också vid flera tillfällen accepterats i tysk rättspraxis, skulle fareregeln vara tillämplig endast om förstörelsen av eller skadan å godset möjliggjorts eller underlättats genom godsets transport. Har godset drabbats av en vådahändelse av mera allmän natur, som således hade kunnat inträffa även om det ej förflyttats, skulle det undantag från ömsesidighetsgrundsatsen som fareregeln tänkes innefatta icke vara förhållande utan faran ligga kvar hos säljaren.

Denna uppfattning bör emellertid för svensk rätts del avvisas. Förutom att den saknar stöd i lagtexten och att tillräckliga skäl för fareregeln undantagskaraktär icke presterats, kan det invändas att skillnaden mellan transport- och andra skador är svår att praktiskt genomföra. Under alla förhållanden finge man åt begreppet transportskada, särskilt vid befordran med fartyg, ge så stort utrymme, att vad som skulle vara motiv för distinktionen icke komme till sin rätt. Svensk rättspraxis ger ej heller belägg för här kritiserade lagtolkning.⁴⁴ Uteslutet behövde fördenskull icke vara att vid tolkning av en avtalsklausul, som avser att befria kontraktsparten från ett eljest inträdande fareansvar, anse klausulen endst syfta på under transport uppkommande hinder, se nedan kap. 5 not 49.

När i svensk doktrin uttalats betänkligheter mot ett alltför vidsträckt utnyttjande av fareregeln, har man bl.a. haft i sikte sådana fall, då på offentlighetsrättsliga grunder det vore befogat att intaga en med fareregeln icke överensstämmande ståndpunkt. Vid internationella köp tala vissa skäl för att vardera parten skall bära risken åtminstone för beslag betingade av politiska eller ekonomiska åtgärder i hans land, oavsett transportvillkoren och oavsett hur långt godsets befordran hunnit när beslaget inträffar, säger Hellner,⁴⁵ som tillägger att detta i än högre grad gäller export- och importförbud. Att avtalsparten borde i förevarande hänseende identifieras med det land han tillhör, har i svensk litteratur utförligt utvecklats av Hjerner,⁴⁶ på vilken författare också Hellner i nu citerade uttalanden bygger. Emellertid är att märka att Hjerner's hithörande framställning avser icke blott fareregeln utan även och främst andra spörsmål, såsom

säljarens eventuella skadeståndsansvar för varjehanda av förbudslagstiftning orsakade hinder för avtalets fullgörande (alltså prestationsrisken, särskilt enligt 24 § köplagen) samt av valutalagstiftning vållade hinder för köparens uppfyllelse av sin betalningsförpliktelse.

Nämnda principiella inställning är uppenbarligen helt främmande för köplagen och dess anda, varmed dock ej bestrides möjligheten av att i ett eller annat extremt fall det skulle kunna vara anledning att låta offentligrättsliga hänsyn taga över de civilrättsliga, med alltså en annan riskfördelning, såvitt nu är i fråga, än den som fareregeln ger uttryck åt.⁴⁷ Att ett prestationshinder, som en part civilrättsligt ansvarar för, i någon nämnvärd utsträckning skulle på grund av en dylik nationalistisk identifiering gå ut över andra parten, vore väl enligt vanliga lagtolknings- och rättstillämpningsprinciper uppseendeväckande och motbjudande. De allmänna synpunkter, varmed ifrågavarande abstrakta identifikation försvaras av Hjerner,⁴⁸ synas icke motivera en så radikal omfördelning av det civilrättsliga ansvaret. Förf. gör också så många undantag från den tes han förfäktar, att man kan undra hur mycket som egentligen återstår av de praktiska konsekvenserna av tesen.⁴⁹

I det hänseende som nu är aktuellt, tillämpningen av fareregeln, äro för övrigt Hjerner's konklusioner, när allt kommer omkring, icke mycket avvikande från vad som följer av denna regel.⁵⁰

Det nämndes ovan, att i nordisk doktrin uttalats tvekan om huruvida införsel- och utförselförbud kunna vara att anse som vådahändelser i fareregeln's mening. Någon övertygande motivering för betänkligheterna härutinnan har dock icke givits. Almén⁵¹ anför endast, att han icke kan finna att utfärdande av sådant förbud någonsin kan ha till följd, att köparen skulle vara betalningsskyldig utan att bekomma godset, varför det syntes oegentligt, att den ena eller andra kontrahenten skulle sägas stå faran för dylik händelse. Men även om införsel- och utförselförbud icke kunna behandlas som förstörelse i fareregeln's mening och alltså ej ge säljaren rätt till köpeskillingen utan att något gods tillhandahålles köparen, måste de från synpunkten av att medföra skada å godset kunna ådraga köparen fareansvar, så att denne saknar hävningsrätt eller rätt till prisavdrag och följaktligen trots godsets beskaffenhet, dess genom inskränkning i förfoganderätten nedsatta värde, har att betala fullt.

I själva verket kommer man också i allmänhet, på de håll där man icke utan vidare vill behandla ifrågavarande förbud som farehändelser, till i sak med fareregeln överensstämmande resultat. Det

sker via institutet *mora accipiendi*, som enligt 33 § köplagen omfattar *dels* de fall då köparen utan fog underlåtit att rättidigt avhämta godset (här har alltså av denna orsak avlämnandet uteblivit) *dels* de fall då köparen icke mottagit avlämnat gods eller eljest obehörigt vållat att sådant gods ej utgivits till honom (här är godset avlämnat – detta för fareregeln konstitutiva faktum – men det har icke kommit i köparens besittning). Almén⁵² uttalar sig i detta sammanhang endast om fall av förstnämnda art och säger att när, som i regel vid fobköp, det är köparen som har att ombestyrja transporten och avlämnandet omöjliggjorts genom att exportförbud utfärdats i det land, varifrån godset skall försändas, dröjsmålet får anses bero av köparen, varför denne "naturligtvis" varken äger häva köpet eller fordra skadestånd av säljaren. Köparen har följaktligen, då han saknar hävningsrätt, att erlægga köpeskillingen, tydligen utan att kunna mot säljaren åberopa exportförbudet och dess inverkan på förvärvet av godset. Han står med andra ord faran.⁵³ Så mycket mera måste då Almén ha ansett köparen farebelastad, när godset avlämnats men något utgivande därav på grund av ifrågavarande förbud icke kommit till stånd. Överensstämmelsen med fareregeln är uppenbar. Även enligt Ussing gäller som huvudregel, att skyldighet att erlægga köpeskillingen i förevarande fall åvilar köparen såsom varande i *mora accipiendi*.⁵⁴

Blir det då ingen skillnad, om köparens (fulla) betalningsskyldighet bygger på reglerna om *mora accipiendi* eller om den grundas på att han står faran? Hur förhålla sig de båda begreppen till varandra? Ja, skillnaden skulle väl vara, att *mora accipiendi*-reglerna förutsätta, att betalning kan avkrävas köparen endast mot tillhandahållande av godset i vederbörligt skick, låt vara i den form som stadgas i 34 § köplagen (jfr NJA 1916 s. 172, UfR 1971 s. 392), medan enligt reglerna om faran köparen, när godset är förstört, måste betala utan att det tillhandahålles honom något alls och, när det blott är skadat, mot att godset tillhandahålles honom sådant det är, hur underhålligt det efter vådahändelsen än må vara. Självklart är emellertid, att de båda slagen av regler kunna kombineras. En köpare som är i *mora accipiendi* kan tillika stå faran, varmed hans eljest föreliggande anspråk på godsets behöriga skick bortfaller eller reduceras. Så förhåller det sig framför allt, om godset är avlämnat; den i dylik *mora* befintlige köparen står ju då enligt fareregeln även faran. Har åter avlämnande ej skett, kan visserligen icke köparens fara grundas på fareregeln. Men har avlämnandet uteblivit på grund av köparens *mora accipiendi*, såsom i förutnämnda fobköpsfall, träder den spe-

ciella fareregeln i 37 § köplagen i funktion, och den förpliktelse att redovisa godset i vederbörligt skick som är förhanden om intet händelser med godset sättes ur spel genom fareansvaret enligt sagda paragraf. Medan man eljest måste strängt hålla på att mora accipiendi beträffande ej avlämnat gods icke som sådan skänker säljaren rätt till köpeskillingen – betalning kan fordras endast mot tillhanda-hållande av godset i behörigt skick – gäller något annat vid inträffad farehändelse, då köparen måste betala antingen utan vidare eller mot att han utfår av farehändelsen försämrat gods.

NOTER TILL KAP. 3

1. Redan fraktförarens omhändertagande av godset överför vid fobköp ej faran utan först placeringen av detsamma ombord å fartyget. Mera osäkert är, om motsvarande gäller även vid köparens eller hans folks eget omhändertagande av godset i och för en av honom organiserad interlokal transport, se nedan kap. 5 i not 63.
2. Se t.ex. J. Zahn. *Zahlung und Zahlungssicherung im Aussenhandel*, 4 uppl. 1968, och för nyare nordisk rätts del Selvig i *TiR* 1969 s. 17, 19, 22, 40.
3. Orden "försämring eller minskning" ha här av någon orsak icke medtagits.
4. Avfattningen av lagbudet är mindre tillfredsställande. I slutorden preciseras visserligen förtjänstfullt innebörden i det, som erfarenheten visat, ofta missförstådda begreppet köparens fara, en begreppsbestämning som givetvis bör anses grundläggande. Men i början av paragrafen talas om säljarens fara, och vad som menas därmed framgår icke. Faran kan omöjlig ha samma betydelse som när det gäller köparens fara; säljaren skall ju ej utge någon köpeskillning. Det naturligaste är att, i enlighet med vad i texten säges, antaga att säljarens fara endast innebär ett negerande av köparens, dvs. att säljaren, när han står faran, icke har anspråk på köpeskillingen resp. hela köpeskillingen. Alméns begreppsbestämning är emellertid en annan, se nedan i texten.
5. Så också hos Rabel, som i sitt stora arbete "*Das Recht des Warenkaufs*" i två band (1957, 1958), med sammanlagt 117 avsnitt, behandlar fareinstitutet först i avsnitten 110—116. Liknande i uniforma lagen, där farebestämmelser återfinnas först i lagens sista artiklar.
6. Det centrala kan icke vara, såsom likväl ofta påstås, att köparen avvisar prestation i natura. En sådan avvisningsrätt har värde för honom endast om den antages medföra befrielse från köpeskillingsförpliktelsen. Det är således det senare som är det relevanta. Om köparen blott undginge betalningsskyldighet, funnes vanligen ingen anledning för honom att avvisa naturaprestationen; det skulle i allmänhet endast vara ett nöje för honom att motta den.
7. Detta sammanhänger med den i köplagen adopterade terminologin. Å ena sidan skiljes strängt mellan hävnings- och skadeståndspåföljd, å andra si-

dan får hävningsrätten olika innebörd allt eftersom skadestånd utgår i enlighet med det positiva intresset eller det icke utgår alls resp. endast i enlighet med det negativa intresset. I det förra fallet bygger den skadeståndsberättigade på avtalet, i det senare icke. Jfr mina uttalanden i SvJT 1943 s. 374 ff.

8. I texten har likvisst bortsetts från de fall, där den händelse som medfört förstörelse av godset eller skada därå framkallats eller underlättats just av säljarens vid (eller före) avlämnandet begångna kontraktsbrott. Dessa fall äro av annan art. Ty då föreligger överhuvud ingen vådahändelse och fareregeln saknar tillämplighet. Se vidare härom i nästföljande kapitel.
9. Almén § 17 vid och i not 134.
10. § 17 vid not 151 ff.
11. Med hänsyn bl.a. härtill torde den kritik, som Schmitthoff (i *Unification of the law governing international sales of goods*, 1966, s. 171) riktat mot härskande uppfattning av prisfaran, vara ogrundad. Det hävdas att begreppet prisfara är alltför snävt, emedan vid kontraktsbrott å köparens sida andra "remedies" gentemot denne, såsom skadeståndsansvar, ha större betydelse. Förf. slår in öppna dörrar. Att köparen vid underlåtenhet att erlägga köpeskillingen sekundärt kan ådraga sig skadeståndsansvar och eventuellt andra påföljder, har veterligen aldrig betvivlats. Schmitthoff tillägger: "The truth of the matter is that 'risk' does not denote more than that the party to whom it is attributed must accept the loss of, or damage to, the goods and cannot hold the other party responsible for it". Detta måste sägas vara en föga träffande bestämning av farebegreppet. Att den som köpt en vara men under transporten förlorat densamma på grund av vådahändelse får stå för denna förlust och icke kan göra säljaren ansvarig härför är begripligt. Men vad som anses märkligt är icke detta utan att han också skall betala för godset som han icke fått, och det är det som är kärnan i fareproblemet. Möjligen inlägger författaren i uttrycket, att en köpare måste "acceptera" förlusten av godset, att han också har att behandla godset som sitt, varför han är skyldig att erlägga betalning. Men i så fall har utan vidare förutsatts vad som ingalunda är givet, nämligen att köparen är betalningsskyldig för egendom som han visserligen har en rättstitel till men som han på grund av vådahändelse icke mottagit eller mottagit i skadat skick.
12. En säljare anses ju normalt icke vid köparens mora solvendi ha rätt till ersättning för det minskade värdet av det penningbelopp som skolat tidigare betalas, Almén § 30 i not 31.
13. Eller skadats. För att undvika onödig vidlyftighet räknas här endast med förstörelse.
14. Har köparen på grund av köpeskillingens storlek gjort en dålig affär, tjänar han däremot här på att komma loss från avtalet, eftersom han efter hävningen icke har att presteras någon betalning.
15. Jfr de mycket beaktansvärda uttalandena hos Kristen Andersen, *Kjøpsrett*, 2 uppl. 1965, s. 82—86.
16. Det må erinras om att förutsättningen här är, att köparen står faran enligt fareregeln och att säljaren således icke är i besittning av godset. Skulle enligt någon speciell fareregel (såsom andra punkten i 17 § köplagen) köparen stå faran för godset, medan det är kvar hos säljaren, är läget me-

ra komplicerat med hänsyn till den befogenhet, som säljaren har att innehålla godset enligt 14 § köplagen (detentionsrätt) och som kan ge honom rätt till åtminstone en andel i försäkringsersättningen. Härom nedan i kap. 7.

17. Rättsfallet behandlas bl.a. av Birger Ekeberg i hans kända kompendium i speciell obligationsrätt.
18. Jfr rättsfallen NJA 1933 s. 323, 1949 s. 87, 1965 s. 427 (det sistnämnda, liksom 1906 s. 109, om emballage), 1967 s. 143. Se vidare NJA 1951 s. 365 st. 8 i HD-domen, som säger farefall ej föreligga men icke, lika litet som HD-domen i NJA 1935 s. 53, ger full klarhet om tankegången.

I en säregen bemärkelse användes uttrycket "fara" i 12 kap. 6 § HB. Casusansvar synes ej åsyftat, eftersom en depositarie icke enligt lag har sådant ansvar. Möjligen avses att deponenten i föreliggande situation ej utan vidare äger av depositarien utkräva ens ett culpaansvar; han skulle, kanske bortsett från fall av grovt vållande, få skylla sig själv, jfr NJA 1932 s. 753.
19. Härom i nyare doktrin bl.a. Bengtsson, Särskilda avtalstyper, I, 1971, s. 113, med litteraturhänvisningar.
20. Spörsmålet — som behandlas av Hellner, Om obehörig vinst, 1950, s. 399 ff. — möter även när vid föryttring av fastighet säljaren förbehållit sig rätt till skogsavverkning under viss tid.

I tidigare praxis lades faran på säljaren-ägaren av fastigheten (resp. vid dylikt förbehåll på fastighetsköparen). Se bl.a. NJA 1923 s. 241 och 534 samt 1924 s. 372. Det kan också vara förstäeligt, att domstolarna vid riskfrågans bedömande hellre ville låta en sådan kontrahent undgå fareansvaret som blott under begränsad tid haft rätt att tillgodogöra sig naturprodukterna på fastigheten, för vilka han haft att prestera vederlag, än att från fareansvaret befria den kontrahent, vilken såsom fastighetens ägare i och för sig är permanent berättigad till dylika produkter. Senare svängde emellertid rättspraxis om. Faran lades principiellt på avverkningshavaren (resp. vid berörda slags förbehåll på fastighetsägaren), ehuru ansvaret lindrades genom tillämpning av institutet "obehörig vinst", NJA 1925 s. 184 (plenimål), samma årgång s. 497, 1926 s. 129 (särskilt pregnant) och 1931 s. 642. Det må tilläggas att bedömningen av rättsfallens innebörd kompliceras genom att det kan vara svårt att se, om domstolarna tillämpat reglerna om nyttjanderätt till fast egendom där det alltså kunnat anses naturligt att lägga faran på fastighetsägaren eller, åtminstone analogt, reglerna om köp av lös egendom, se Lejman. Om begreppet nyttjanderätt till fast egendom, 1944, s. 87 ff., särskilt s. 112 ff. Se slutligen Nord. Domss. 1968 s. 163 (Finland).

I anslutning till det sist anmärkta må framhållas, att det givetvis icke låter sig göra att vid sådana "kontinuerliga" avtal som arrende och hyra utgå från att nyttjanderättshavaren skulle vara underkastad ett fareansvar som i stora drag motsvarade köparens. Detta framgår också av de delvis rätt komplicerade bestämmelser i ämnet som meddelas i JB. Se bl.a. 8 kap. 10 § och de regler om fördelning av fareansvaret mellan jordägaren och arrendatorn som följa av vad som stadgas rörande den förres nybyggnads- och ombyggnadsskyldighet samt den senares underhållsskyldighet (inkl. hans förpliktelse att svara för under arrendetiden uppkommen "brist" å

fastigheten), framför allt 9 kap. 15 §. Jfr åter beträffande hyra 12 kap. 16 § och rättsfall som NJA 1941 s. 385 och 1950 s. 131.

Till sammanhanget kan anses höra, att domstolarna just vid kontinuerliga avtal ej sällan varit beredda att, med tillämpning av förutsättningsregler, fritaga vederbörande från konsekvenserna av sådana efter avtalet uppkomna hinder för utnyttjande av en förvärvat rätt, som annars kunde synas böra falla inom ramen för hans fareansvar. Se sålunda NJA 1911 s. 593, 1914 s. 475, 1916 s. 357 (dock ej rätt till *omedelbart* verkande uppsägning), 1918 s. 467 (annorlunda i det äldre rättsfallet NJA 1893 s. 433).

Farespörmål på frakträttens område dryftas i en omfattande avhandling, "The freight risk", av Selvig i AfS Bd 7. Häri ingå även uttalanden om farebegreppet i allmänhet, s. 147 ff.

21. Huruvida dock fareregeln alltid är användbar i andra än culpafall, se nästföljande kapitel under II.
22. Jfr NJA 1923 s. 266.
23. Till vådahändelse kan också en tidigare säljares beteende komma att hänföras, UfR 1916 s. 245, 1964 s. 518. Men att, såsom antogs i rättsfallet SvJT 1917 s. 39, en auktionsförrättare som i egenskap av kommissionär utkräver köpeskillingen för sålt gods skulle kunna åberopa ägarens beteende såsom något för vilket köparen-inroparen i farehänseende hade att svara, är befängd, jfr Almén § 14 not 44 a in fine.
24. § 15 vid not 14, se § 10 vid not 23.
25. Se även Hellner i Festskrift för Garrigues, 1971, s. 443 f.
26. Man måste, såsom förut framhållits, skilja mellan köparens krav på att (det skadade) godset tillhandahållas honom och hans krav på att han på grund av skadan skall äga avdraga motsvarande del av köpeskillingen. Det senare kravet fränkännes honom enligt fareregeln, men det förre får han behålla. (Man kan ju icke uppdelat godset i en skadad och en oskadad del, om skadan består i att godset undergått en värdenedsättning.)
27. Skälet kan dock icke åberopas, när det ej är säljaren utan köparen som ombesörjer den interlokala befraktningen.
28. S. 50.
29. Detta argument för kravet på godsets tillhandahållande å bestämmelseorten har betydelse, även om det är köparen själv som ombesörjer befraktningen, jfr 62 § 4 st. köplagen.
30. Almén § 15 vid not 14 a och b, Winroth a.a.s. s. 64, jfr Lassen-Ussing, Haandbog i Obligationsretten. Speciel Del. 1923 s. 123 i not 26.
31. Almén § 17 vid not 25—27, 131, 170 a, § 21 i not 62, § 65 i not 30. Se vidare Ussing, Køb, 4 uppl. 1967, utg. av Vinding Kruse, § 7 IV 2 — med hänvisning bl.a. till Kristen Andersen a.a. s. 105 f samt till UfR 1948 s. 1237 och 1963 s. 423 — samt Hjerner a.a. s. 561, enligt vilken man i rättspraxis synes vid varuköp ha bedömt svenska beslag ur synpunkten av 17 § köplagen.
32. Almén § 17 vid not 28 a — 29. Annorlunda Winroth a.a. s. 75. Se även Kristen Andersen a.s. s. 106 f, som med åberopande av rättsfallen NRt 1921 s. 142 och 1937 s. 1005 hävdar att dylika förbuds köprättsliga betydelse är avhängig av om de avskära säljaren från att uppfylla sina förpliktelser i samband med leveransen. Uttalandet synes väl förenligt med

att fareregeln anses tillämplig. Liknande Gaarder, Forelesninger over kjøb, kap. 7. IV.

33. I sistnämnda rättsfall var dock fråga om säljarens fara (köp med "franco"-klausul; godset skulle avhämtas hos säljarens speditör efter avslutad transport; felaktigt utlämnande av godset till följd av obekant persons bedrägliga förfarande; även fråga huruvida säljaren, oaktat köpet ej var leveransavtal, vore på särskild grund skadeståndsskyldig).
34. Rabel a.a. II s. 307.
35. Se i ämnet Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s. 113 f.
36. Winroth a.a. s. 74.
37. Köparen har alltså, på grund av förfoganderättsinskränkningen, i regel hävningsrätt. Huruvida säljaren svarar även i skadeståndshänseende (prestationsrisken) torde bero på om han äger åberopa force majeure (24 § köplagen), se t.ex. SvJT 1942 rf. s. 43.
38. Jfr UfR 1943 s. 1222, där dock domen förefaller oklar.
39. Se Handelsgesetzbuch, Grosskommentar. 3 uppl. Bd IV (Würdinger m.fl.) 1970, Vor § 373 Anm. 192 (med litteraturhänvisningar).
40. Det skulle alltså röra sig om en särskild tjänst, en vänlighet från säljarens sida, när han så förfar. Som icke skulle inverka på köpevillkoren!
41. Rabel a.a. II s. 303 upptager som skäl för säljarens fara, att denne före avlämnandet har rådighet över godset. Det låter säga sig. Men då det gäller köparens fara pekar rådighetssynpunkten, såsom i texten framhålls, snarast i motsatt riktning. (Rabel antyder dock tillika, att fareregeln kan ha historiskt sammanhang med att, vid köp av varor på mässa, avtal ofta träffades om deras hemsändande till köparen, en "Gefälligkeit" som kunde motivera att säljaren under transporten icke borde ha något ansvar för godset.)
42. A.a. s. 144 f.
43. Se författar- och rättsfallshänvisningar i förutnämnda Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 192. Här framföres dock viss kritik mot uppfattningen. Vidare exempelvis Enneccerus' m.fl. kända Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, II: 2, § 103, II:3, där det säges att emedan köparen blott står transportfaran, drabbar ett beslagtagande av godset under transporten säljaren, "da der Kauf mit der Versendung noch nicht erfüllt ist", RG 106 s. 16. Jfr RG 114 s. 407, där ett beslag "durch Feindeshand" (i Ruhrområdet) däremot ansågs representera en "äktatransportfara".
Här tages alltså fasta på *orsaken* till godsets förstörelse eller skada. Märk den terminologi som i allmänhet tycks förekomma i nordisk doktrin: förstörelse eller skada karakteriseras som en "händelse" och, när den icke ligger någondera parten culpöst till last, som en "vådahändelse". Men givetvis kan en dylik händelse ha skiftande orsaker.
44. Icke heller bör man reflektera på att, med frångående av kravet på just transportskada, anse fareregeln tillämplig endast när förstörelsen av eller skadan å godset föranletts av något typiskt förekommande skadebringande faktum (så möjligen Hjerner a.a. s. 578). Att med någon precision skilja mellan extraordinära skadeorsaker och mera typiska sådana torde vara ett hopplöst företag. Dessutom kan man efterlysa skäl för att försätta säljaren i ett sämre läge därför att vad som hänt är av extraordinär art. Hans in-

tresse kan i detta fall t.o.m. vara särskilt beaktansvärt.

45. Köprätt kap. 8.4. Huruvida meningen är, att detta skall tillämpas även vid beslag som kommit efter det godset omhändertagits av köparen, är väl dock osäkert.
46. A.a. s. 573 ff.
47. Ett mycket komplicerat danskt rättsfall, där det synes ha kunnat ifrågakomma att på offentligrättsliga skäl göra avsteg från eljest gällande regler om faran (säljarens fara), refereras i Ufr 1948 s. 1237; se härom Illums kritiska artikel i Ufr 1949 B s. 161 ff.

Av större räckvidd äro de engelska rättsfall, för vilka redogöres i Kennedy's a.a. s. 111 ff. samt i Sassoon, C.I.F. and F.O.B. Contracts, 1968, s. 159 ff. och som gå ut på att om ett från början giltigt köpavtal, med tillhörande dokument, numera saknar rättslig giltighet av hänsyn till "public policy", såsom vid legalt förbud mot "trading with the enemy", man icke kan mot köparen åberopa hans fareansvar. Den fara som köparen har att bära avsåge nämligen endast "godset", icke "kontraktet". Motsvarande gäller väl även i svensk rätt, därest offentligrättsliga hänsyn (hänsyn till ordre public) skulle ha givit upphov till en rättsregel om att avtalet självt icke längre är bindande. Fareregeln förutsätter ett icke blott från början utan även senare giltigt köpavtal. Jfr Rabel a.a. II s. 307, som dock synes taga avstånd från att fareregeln skall kunna elimineras på denna väg.

48. Se särskilt a.a. s. 575: "Men det förefaller icke så orimligt att anse den part även vara närmast att bära skadan, som i stort och på lång sikt genom det kollektiv han tillhör kommer att skörda de fördelar, som dock eftersträvas med uppställandet av ett sådant prestationshinder. Man återföres därmed till en riskfördelning efter identifikation av det slag som tidigare i flera sammanhang berörts."
49. Vad som hävdas beträffande verkan av på främmande stats lagstiftning grundade exportförbud kunde sålunda icke utan närmare övervägande överföras å faktiska hinder härrörande från domstolslandets egna myndigheter; inhemska förbud kunde ej jämföras med främmande. Det lämnas också öppet i vad mån förf:s princip borde tillämpas vid faktiska, av en stat uppställda eller förorsakade hinder som icke bero på dispensabla förbud (t.ex. i fall av krig eller sjöblockad). — Båda dessa undantag äro uppenbarligen vittgående. — Lika litet, heter det ytterligare, gäve den förordade principen någon ledning, om båda parterna tillhöra samma kollektiv och icke heller med hänsyn till sådana förbud, t.ex. sanitära, som sakna den offentligrättsligt präglade, statsegoistiska utformning, vilken kännetecknar lagstiftningen om handels- och valutarestriktioner och bildar utgångspunkt för försök till identifikation. Slutligen kunde det vara tveksamt vad som menas med att tillhöra ett kollektiv.
50. Förf. finner sålunda s. 578, beträffande verkan av export- och importförbud, att vid försändningsköp en köpare i importlandet icke kan undandraga sig att betala till säljaren i exportlandet under förebärande av att importtillstånd icke meddelats. Detta köpeskillingsansvar överensstämmer ju med fareregeln ställvidas som risken för att avlämnat gods på grund av uteblivet importtillstånd icke når köparen är hans och icke säljarens. Men förf. anser förmodligen, i enlighet med sin identifikationsteori, att risken för att importtillstånd icke meddelas i köparens land mera generellt lig-

ger på denne, därför att han, helt schematiskt, har att svara för vad hans lands myndigheter taga sig för, se i synnerhet s. 574 där det polemiserar mot att avlämnandet av godset i och för sig skulle vara avgörande i sammanhanget. Kan detta få betydelse annat än i undantagsfall? Omvänt hävdas, att en säljare i exportlandet icke kan motsätta sig, att en köpare i importlandet häver köpet, då exporttillstånd icke kan utverkas. Att säljaren här i allmänhet utsättes för köparens hävning är ju klart för enligt med vedertagen uppfattning; en exportör bör normalt stå faran, om avlämnande uteblir på grund av han ej kunnat anskaffa exporttillstånd. Emellertid skulle väl den av förf. uppställda regeln även i detta fall gälla helt allmänt, i det att det icke ankomme på tidpunkten för avlämnandet av godset. — Vad angår verkan av att godset i säljarens land drabbats icke blott av exportförbud utan av beslag, säges åter uttryckligt s. 580, att om beslaget träder i kraft före avlämnandet, köparen har hävningsrätt m.m. Säljaren står alltså faran, varav lär följa, att ett beslag *efter* avlämnandet anses vara köparens fara. Utgår ej någon ersättning för beslaget utan detta endast innebär ett förfogandeförbud för säljaren, förordas viss analogi från vad nyss nämnts om verkan av exportförbud — Märk vidare i det avsnitt som har till rubrik "Främmande skatte- och strafflagstiftning och främmande valutalagstiftning" uttalandet s. 258, att den tidpunkt då "prestationen anses fullgjord (eller möjligen den tidigare tidpunkt då faran för godset övergår å mottagaren) med fördel synes kunna tilläggas en avgörande betydelse". Vid köp av lösa saker torde sålunda, säges det, före denna tidpunkt verkställda beslag, som leda till godsets förlust, i princip vara den presterandes risk och senare beslag på mottagarens. Se än ytterligare om fareregelns tillämpning i konfiskationsfall s. 317 f.

51. § 17 vid not 29 a.
52. § 24 i not 54.
53. Däremot anser Almén, att köparen i sådant fall icke är skadeståndsskyldig, av skäl som skola beröras i nästföljande kapitel.
54. Ussing, Køb § 7 IV 2. Om det undantag från nämnda huvudregel, som Ussing ifrågasätter, se nästföljande kapitel.

4. Ytterligare om fareregeln innebörd och räckvidd

I olika sammanhang uppkomna, utöver vad redan berörts, särskilda spörsmål om fareregeln innebörd och räckvidd.

I. Fareregeln förutsätter att godset överlämnas för interlokal transport till en *självständig* fraktförare. Det står icke i regeln. 10 § talar blott om någon som åtagit sig godsets forslande från den ort, varifrån försändande skall ske etc., och i de danska och norska lagtexterna säges visserligen att överlämnandet skall ske till en fraktförare men icke att denne måste vara "självständig". Enligt Almén¹ skall dock ur uttrycket "åtagit sig" kunna utläsas, att ifrågavarande "någon" måste vara en självständig mellanhand; uttrycket vore nämligen icke användbart om en "tjänare" som skickas i väg med godset. Det är således klart, att ett omhändertagande av godset för interlokal transport av hos säljaren anställda icke enligt köplagen medför avlämnande och en ändring i farehänseende.² Men vad i övrigt självständigheten innebär upplyses icke i förarbetena till lagen. Hela spörsmålet hade i det hela³ föga aktualitet vid köplagens tillkomst. De interlokala fraktförare man räknade med voro egentligen järnvägar och rederier,⁴ och dessas självständiga ställning ansågs väl så uppenbar, att självständighetsrekvisitet icke krävde någon kommentar. Men numera kan det ofta vara tveksamt, hur gränsen mellan en självständig och en osjälvständig fraktförare bör dragas. Så bl.a. på vägtransporternas område. Och hur är det nu för tiden med speditörerna?

Den till grund för kravet på självständighet liggande tankegången är tydligen, att endast om detta krav upprätthålles uppnås det utskiljande av godset från säljarens omedelbara besittningsområde som är nödvändigt för att köparen rimligen skall kunna belastas med farran. Om köparen i detta avseende skall svara för godsets överlämnande till en transportör vilken blott utgjorde ombud för säljaren eller eljest hade ställningen av dennes redskap eller "man", kunde det innebära att i realiteten intet verkligt utskiljande föreläge och att man således komme nära en regel om att av en säljare själv alltjämt innehavd egendom redan på grund av avtalet skulle anses avlämnad och vara föremål för köparens fareansvar. Även tekniska svårig-

heter skulle vid leveransavtal uppkomma genom dylikt otillräckligt utskiljande. Särskilt om säljaren vid köpet förfogade över större kvantiteter av det generiskt beskrivna godset än det försålda, kunde det bli mycket vanskligt att avgöra vilken egendom farebelastningen omfattade.

Detta är emellertid icke så vägledande som först kunde synas. Ty även den fraktförarens självständighet som köplagen får anses fordra är hårt beskuren just i förhållande till säljaren i dennes egenskap av avsändare enligt fraktavtalet resp. innehavare av konossement å godset. Fraktföraren har ju under transporten, när icke konossement utfärdats, att efterkomma säljarens-avsändarens order rörande hur med godset skall förfaras, liksom säljarens innehav av konossement binder fraktförarens handlingsfrihet.⁵

Nu genmäles sannolikt, att det icke är denna självständighet som avses, när det talas om en självständig fraktförare, utan självständigheten vid utövandet av fraktförarens verksamhet i stort, med abstrahering alltså från vad som följer av det aktuella fraktavtalet. Han är därutinnan icke underkastad någon övervakning utan kan avvisa all inblandning från säljarens (eller köparens) sida, han har effektiv dispositionsrätt över transportmedlet etc.⁶ Svårbestridligt är emellertid, att så snart självständighetskravet på antydde sätt anknyter till fraktförarens självständighet i det hela och man således måste avstå från ett krav på självständighet med hänsyn till den aktuella transportens utförande, de skäl som enligt vad förut sagts kunna åberopas för att fraktföraren måste vara självständig minska i styrka. Man kan icke längre, såsom är vanligt, ställa i skarp motsats till varandra de fall där fraktföraren är självständig och de fall där han är ombud för säljaren; båda låta sig till en viss grad förena. Fraktföraren kan med hänsyn till sin allmänna ställning vara självständig men in concreto, såvitt angår det föreliggande befraktningsavtalet, framträda som ett säljarens ombud, varmed den bärande motiveringen för självständighetskravet försvagas.

Vare härmed hur som helst: det kan tvistas om hur pass utpräglad den självständighet skall vara som erfordras för att avlämnande och fareövergång skola ske. Frågan kan som antytts få betydelse bl.a. vid vägtransporter, se också rörande speditörer strax här nedan. Säkerligen måste krävas, att vederbörande är en självständig företagare, vari inkluderas att han *yrkesmässigt* är en sådan,⁷ medan godsets omhändertagande av någon som är anställd av eller arbetstagare hos säljaren som nämnt icke medför avlämnande och fareövergång. Hur sedan gränsen skall dragas mellan självständiga företagare och arbets-

tagare bör säkerligen icke avgöras med tillämpning av arbetsrättsliga normer, enligt vilka ju arbetstagarbegreppet starkt utvidgats av särskilda sociala för att icke säga politiska hänsyn. Mestadels torde man ha att lägga till grund det begrepp självständig företagare vartill man motsättningsvis kommer med utgångspunkt från det tidigare av arbetsdomstolen hävdade relativt snäva arbetstagarbegreppet. (Att här utveckla detta närmare skulle föra för långt.) Men frågan blir under sådana förhållanden, huruvida ett dylikt tämligen vidsträckt begrepp självständig företagare bör på något vis kvalificeras för att fungera i förevarande hänseende. Det skulle kunna hävdas, att om säljarens inflytande över rörelsens bedrivande är så starkt att företagaren i verkligheten mera måste uppfattas som en säljarens "medhjälpare" än som en fristående intressent, kravet på fraktförarens självständighet ej vore uppfyllt.

Det säger sig emellertid självt, att en sådan kvalificering erbjöde synnerliga svårigheter. Gränsdragningen kunde icke undgå att bli mycket osäker. Det skulle i praktiken vara mer än brydsamt att, såsom eljest i olika sammanhang gärna rekommenderas, anlägga en "helhetssyn" e.d. Rättsområdet lämpar sig illa härför. Behovet av en något så när klar och förutsebar skiljelinje är på föreliggande kommersiella område stort.

I en ytterligare bemärkelse skulle kunna ifrågasättas, att vid fareregelns tillämpning måste ställas krav på fraktförarens självständighet. Den förutnämnda dispositionsrätt över godset som tillkommer säljaren i hans egenskap av avsändare består i regel blott under själva transporten. I samband med godsets framkomst till bestämmelseorten eller alltså på ett slutstadium – i vissa fall för övrigt även tidigare – träder köparen såsom "mottagare" av godset i omedelbart rättsförhållande till fraktföraren, så att denne icke längre har att ställa sig säljaren-avsändarens föreskrifter om huru med godset skall förfaras till efterrättelse. Även köparen blir därmed part i fraktavtalet och får "talerätt" mot fraktföraren; se ytterligare nedan i kap. 6. Än vidare erhåller köparen, såvitt han är konossementsinnehavare, omedelbara rättigheter mot fraktföraren. Rättsverkningar mot denne uppkomma även genom köparens innehav av vissa andra dokument (se främst 16 § köplagen), även om dessa icke tillnärmelsevis ha lika vittgående rättsverkningar som konossement.

Att fraktföraren på detta sätt, även vid försändningsköp, står i rättsförhållande till och har kontraktsansvar gentemot både avsändaren och mottagaren, vid köp både säljaren och köparen, kan med visst fog sägas vara ett uttryck för att han intager en självständig

ställning. Han är icke blott avsändaren-säljarens medhjälpare vid köpets fullgörande, utan rättsregler ålägga honom att vid avvecklingen av transportavtalet tillvarata jämväl köparens intresse. Köparens talerätt mot fraktföraren, när denne brustit i uppfyllelsen av sina plikter, är icke mindre väsentlig än säljarens, snarare tvärtom.

Emellertid kan säljaren för köpets fullgörande sluta fraktavtal av sådan art, att det i princip icke finns något utrymme för att fraktföraren kommer i ett kontraktsrättsligt rättsförhållande till köparen. Närmast syftas här på det fall, att säljaren visserligen avlämnat godset till fraktföraren i avsikt att detsamma efter transport skall komma köparen tillhanda men sänt det icke under köparens utan under egen adress, jfr t.ex. NJA 1916 s. 32, 1923 s. 85, SvJT 1916 s. 304, eller till en av honom anlitad speditör eller annan särskild mottagare; meningen har då varit att godset därefter av säljaren eller genom denne mottagare skall tillställas köparen mot erläggande av köpeskillingen. Fraktföraren avses här skola fullgöra sitt transportåtagande uteslutande mot avsändaren-säljaren och ha redovisningsansvar endast mot honom. Sätillvida är han – självständigheten i övrigt må vara så utpräglad som helst – blott en säljarens medhjälpare. Det transporträttsliga mellanhavandet har tänkts skola avvecklas enbart mellan säljaren och fraktföraren. Köparen skall ej ha avtalsrättsliga befogenheter mot den senare.

Kanske kunde det synas tveksamt, om även i sådana fall bör antagas, att godset är avlämnat i och med fraktförarens omhändertagande av detsamma och att alltså faran därefter åvilar köparen. Det må förefalla hårt mot köparen att han, som på grund av transportavtalets interna inriktning icke skulle äga någon talerätt mot fraktföraren vid dennes försummelse i fullgörandet av sin transportförpliktelse, ändock hade att gentemot säljaren vidkännas konsekvenserna av att godset under transporten av våda förstöres eller skadas. Väl ligger det i och för sig intet märkligt däri, att om en kontrahent A, som för fullgörande av sina avtalsrättsliga åtaganden gentemot medkontrahenten B anlitat en medhjälpare C, vare sig en osjälvständig eller självständig sådan,⁸ B saknar talerätt mot C för den händelse denne gjort sig skyldig till culpa vid utförandet av vad som åligger honom – detta är i kontraktsrättsliga mellanhavanden⁹ något helt normalt. Men om B alltså icke kan vända sig mot medhjälparen C, äger han i varje fall göra C:s huvudman dvs. A ansvarig för vad C vid avtalets fullgörande låtit komma sig till last. Det är emellertid just detta huvudmannansvar för A, som i förevarande läge skulle utmönstras genom fareregelns tillämpning. Säljaren A skulle ju efter

avlämnandet av godset till fraktföraren anses ha gjort allt vad som ålegat honom för köpets avveckling, och fraktföraren kunde icke i mellanhavandet mellan A och B betraktas som en sådan A:s medhjälpare för vars handlande eller underlåtenhet A svarade. Under dessa omständigheter kunde man mena att, då säljaren i angivna ordning berövar köparen den möjlighet att vara part i fraktavtalet som transporträtten eljest tillhandahåller honom, fareregeln icke borde vara tillämplig utan faran ligga kvar hos säljaren.¹⁰

Icke desto mindre torde det vara en vedertagen uppfattning, att avlämnande och fareövergång måste anses ha skett även under nu uppmärksammade omständigheter.¹¹ Lagtexten ger icke heller något underlag för att som villkor ställa, att köparen får kontraktsparts befogenheter gentemot fraktföraren. Och av "sakens natur" kan ett sådant antagande härledas på sin höjd om köparen vore helt rättslös i den föreliggande situationen. När allt kommer omkring är så icke fallet. Köparen måste i alla händelser kunna av säljaren-avsändaren fordra överlåtelse av dennes rätt gentemot fraktföraren. Vägrar säljaren detta, synes han icke äga mot köparen åberopa, att denne står faran för godset. Säljaren torde ock i rättegångsväg kunna ålägga företaga dylik överlåtelse, ja möjlighet finnes kanske för att domstolen, när överlåtelseskyldighet befinnes föreligga, direkt fastslår att läget är att bedöma såsom om överlåtelse skett, jfr NJA 1931 s. 85, 1935 s. 365. Praktiska skäl tala ock med styrka för att säljaren i nämnda ordning, genom avsändandet av godset under egen adress eller till ett sitt ombud, kan uppfylla sin försändningsplikt enligt avtalet, utan att fördenskull avlämnande och fareövergång utebliva. Det är kanske på grund av omständigheterna det enda sätt varpå säljaren effektivt kan säkra sin befogenhet enligt 15 § köplagen att hindra godsets utgivande till köparen utan betalning.

Härvid är dessutom att märka att ett sådant syfte hos en fraktförare, som låter en honom åliggande transport utföras genom annan (verkställande) fraktförare, icke under alla förhållanden godtages av rättsordningen. Enligt vissa tvingande lagregler tillerkännes transportkunden befogenhet att ändock göra den verkställande transportören ansvarig, se 123 § 2 st. och 168 § sjölagen samt 9 kap. 31—36 §§ luftfartslagen. En allmän regel av sådant innehåll torde emellertid icke kunna antagas, jfr SOU 1972: 24 ("Vägrakfraktalet II") s. 124 f.

När Almén talar om att säljaren för fullgörande av sin försändningsplikt avsänder godset till en "affärsvän" på bestämmelseorten eller till en speditör därstädes, göres likväl det förbehållet för att avlämnande och fareövergång skola anses ha skett, att säljaren redan vid

avsändandet anmodat adressaten att (mot betalning) utlämna godset till köparen.¹² Denna inskränkning grundas på själva avlämnandebegreppet, såsom det utvecklats av Almén. Utan dylik anmodan "har tydligen ännu icke inträtt en sådan situation, som *utan säljarens vidare åtgörande* [kurs. här] kan utveckla sig till ett besittningsförhållande för köparen", heter det. Sagda betingelse för avlämnande upprätthålles synbarligen även om det skulle vara alldeles klart att godset var avsett för köparen. Så mycket mera borde då motsvarande hinder för att antaga avlämnande och fareövergång föreligga, om godset sänts under säljarens egen adress och denne alltså för köpets fullföljande måste taga ett ytterligare initiativ.¹³ Även vid genomgångs- eller andra successiva transporter kan man på basis av Alméns bestämning av avlämnandebegreppet komma till en inskränkning i fareregeln tillämpningsområde. Visserligen icke i de vanligaste fallen, då efter förste fraktförarens omhändertagande av godset en fortsatt befordran därav genom en senare fraktförare kan påräknas försiggå utan något vidare åtgörande från säljarens sida, men i de fall då säljaren efter godsets avsändande måste på ett eller annat sätt vara verksam för ändamålet.¹⁴

Denna Alméns uppfattning förtjänar dock knappast anslutning. Av lagtexten i 10 och 17 §§ köplagen framgår ej, att avlämnandebegreppet måste förstås sålunda, att fraktförarens omhändertagande av godset skulle vara utan verkan såsom avlämnande, om säljaren därefter har något ytterligare att bestyra för att godset skall nå fram till köparen. Snarare kan det, för att citera Lagergren, sägas att "a very precise moment for delivery and the passing of the risk is apparently aimed at". Förf. tillägger att kommersiell praxis icke synes kräva mera än att godsets avsändande skall "afford exclusive and sufficient proof of delivery". Praktiska skäl tala också mot att avlämnandets och fareregeln viktiga rättsverkningar skola vara avhängiga av ett ofta så svårbevisligt förhållande som huruvida ifrågavarande uppdrag till säljarens representant att mot betalning utgiva godset till köparen lämnats före dess avsändande eller vid en senare tidpunkt.

Kravet på fraktförarens självständighet får en särskild aktualitet då sålt gods omhändertages för befordran av en *speditör*. I motsats till tysk rätt, BGB § 447, har köplagen ingen regel om att dylikt omhändertagande medför avlämnande och fareövergång. Lagstiftaren avböjde uttryckligen detta.¹⁵ Motiveringen var enligt Almén,¹⁶ att en speditör icke åtager sig att själv eller genom annan forsla godset från den ort där avlämnandet skall ske, utan hans verksamhet går ut

på att ombesörja dess forslande genom att i eget namn för annans räkning uppgöra fraktavtal med någon yrkesmässig fraktförare. Skället var alltså helt enkelt, att speditören icke är fraktförare vid interlokala transporter utan blott förmedlar slutande av transportavtal mellan säljaren och rederiet, järnvägen etc. Denna motivering har dock, åtminstone numera, ingen allmän bärkraft. Speditörer kunna även med avseende å interlokala transporter vara fraktförare, se t.ex. UfR 1946 s. 1329, 1969 s. 900, 1972 s. 607, jfr 1949 s. 535 samt Handelsbruk V nr 308, både så att de genom sitt folk själva utföra dessa transporter och så att de utföra dem genom annan självständig fraktförare, t.ex. rederi, järnväg eller lastbilsföretag. Det förekommer också i betydande och som det synes växande omfattning. I de norska och danska motiven anföras åter andra skäl för ifrågavarande ställningstagande. I de förra heter det,¹⁷ att då norsk lag icke ger någon förklaring av vad som skall förstås med spedition och detta icke i sig självt är helt klart, hade (förslaget till) köplagen icke kunnat omtala leverans till speditör. Innebörden härav är förmodligen, att spedition kunde omfatta så heterogena uppgifter att det icke vore lätt att veta, hur pass självständig ställning en speditör i olika fall intager. Och i de danska motiven¹⁸ sägs, att det ofta kunde vara tveksamt om vederbörande intager den för en verklig speditör nödvändiga självständiga ställningen i förhållande till säljaren eller om han blott vore att anse som dennes bud eller fullmäktig, varför även om lagen omnämnde speditör [i 10 §] kunde uppkomma benägenhet att utan vidare hänföra fall av sistnämnda art under lagens regler. Detta måste betyda att *om* en speditör har en självständig status (hur mycket som nu skall fordras härför), funnes möjlighet att jämställa honom med i sagda paragraf avsedd fraktförare.

Vilken verkan i förevarande hänseende en speditörs omhändertagande av godset för interlokal transport skall anses utöva är för gällande rätts del oklart. Skall speditören icke vara fraktförare utan blott ha till uppgift att förmedla slutande av fraktavtal, torde man alltså vara bunden av uppfattningen, att speditörens mottagande av godset (för interlokal transport) ej är tillräckligt för avlämnande och fareövergång, jfr NJA 1924 s. 119, UfR 1955 s. 802, annorlunda möjligen Nord. Domss. 1974 s. 171 (Finland). Har speditören åter ställning som fraktförare, lär det icke finnas något hinder för att tillerkänna hans omhändertagande av godset sagda rättsverkan. Invändningar däremot kunna visserligen förväntas i de fall då speditören trots sin fraktförarställning på ett markant sätt fungerar som ombud för säljaren vid avveckling av vederbörande köpavtal (och kan-

ske även då speditörens verksamhet i stort i förhållande till säljaren framträder som föga självständigt bedriven). Men av skäl som förut berörts böra icke sådana betänkligheter vara utslagsgivande. Då det praktiskt knappast är genomförbart att differentiera allt efter graden av speditörens självständighet eller brist på självständighet, lär man vara tvungen att löpa linan ut och generellt anse en speditör som yrkesmässigt fullgör uppdrag som fraktförare beträffande interlokala transport som jämställd med i 10 och 17 §§ köplagen åsyftad fraktförare.

Att detta gäller även om speditören icke själv utför ifrågavarande interlokala transport utan anlitar rederi, järnväg eller annan självständig fraktförare, synes klart. Man är numera på de flesta håll ense om att det icke är en betingelse för att vederbörande skall betraktas som fraktförare, att han själv äger eller disponerar över transportmedel erforderliga för uppfyllelse av hans transportutfästelse.¹⁹ Utför speditören själv (eller genom sitt folk) i egenskap av fraktförare den interlokala transporten, lär vidare i överensstämmelse med det ovan sagda avlämnande anses ske och faran övergå, även om mellan säljaren och speditören avtalats eller förutsatts, att köparen icke skall komma i något rättsförhållande till den senare utan att speditören skall vara enbart en säljarens medhjälpare, gentemot vilken talerätt ej skall förlänas köparen. Likaledes får antagas – något som praktiskt är mera betydelsefullt – att det ej heller innebär något hinder för avlämnande och fareövergång i och med godsets anförtroende till speditören, att köparen ej åsyftats komma i något omedelbart rättsförhållande till en av speditören för transporten anlitad fraktförare, t.ex. ett rederi eller en järnvägstransportör. Men den speditör vars omhändertagande av godset utlöser dessa rättsverkningar måste som sagt vara en sådan som kan betraktas som fraktförare. Härför fordras rimligen att han med avseende på den av honom själv eller hans folk resp. av rederiet eller järnvägen utförda transporten har ett ansvar för godset av den art som karakteriserar fraktföraransvar. Det är knappast tillfyllest, att han avgivit en transportutfästelse rörande godsets befordran till köparen och utlämnande till honom, därest han tillika friskrivit sig från annat ansvar än ett förmedlingsansvar, dvs. "speditörsansvar" i trängre bemärkelse. Transportutfästelsen måste så att säga ha en motsvarighet på sanktionssidan. Frågan har som bekant varit aktuell vid bedömningen av det s.k. FCT-dokumentet.²⁰ Däremot lär det icke kunna fordras, att speditörens fraktförarställning tagit sig uttryck i ett dokument av konossementskvalitet (jfr FBL-dokumentet). Man har ej de lege lata något stöd för att

han avvika från den allmänna reglering av avlämnande och fareövergång i svensk rätt, enligt vilken rättsverkningar ej direkt anknyttas till dokumenten utan principiellt kunna inträda före och oberoende av dessa, se nedan under VII.

På en punkt möta emellertid svårigheter när det gäller att i förevarande hänseende lägga till grund förekomsten resp. frånvaron av fraktföraransvar. Även den i 10 § köplagen åsyftade fraktföraren har nämligen vid sjötransport i viktiga fall tillerkänts rätt att inskränka sitt ansvar till ett speditörsansvar i inskränkt bemärkelse, så att verkligt fraktföraransvar saknas. Enligt 168 § 3 st., jfr 123 §, sjölagen äger en bortfraktare, när det är avtalat eller klart förutsatt, att befordringen av godset helt eller delvis skall utföras av annan (den verkställande fraktföraren), förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som orsakas medan godset är i den andres vård. Att detta skulle inverka på avlämnandet eller fareövergången har veterligen icke gjorts gällande. Varför skulle då icke speditören, om han nu skall betraktas som fraktförare, åtnjuta samma förmån? ^{20a}

Den angivna distinktionen mellan speditörsansvar i mening av endast förmedlingsansvar och verkligt fraktföraransvar har i de nya bestämmelser, som för medlemmar i Nordiskt speditörförbund gälla från och med den 1 januari 1975, ersatts av en annan, alltså formulär-rättsligt gjord gränsdragning. Bestämmelserna utgå från att spedition bl.a. innefattar uppdrag att ombesörja transport av gods och att uppdraget kan vara förbundet med fraktföraransvar men att detta skall antagas vara fallet endast om speditören uttryckligen iklätt sig sådant ansvar eller om han åtagit sig transporten till eget pris utan skyldighet att för uppdragsgivaren redovisa sina faktiska kostnader. Ifrågavarande fraktföraransvar överensstämmer i det väsentliga med det ansvar som åvilar en vägtransportör enligt 1974 års vägtransportlag. Märk dock undantagsregeln i 22 §: vid avtal om visst bestämt transportsätt eller när det gäller förlust, skada m.m. som uppkommit under transport med ett bestämt transportmedel skall speditören i stället ansvara enligt för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande transportvillkor, i den mån dessa innehålla avvikelser från vad nu i villkoren stadgats om speditörens fraktföraransvar.

Uppenbarligen är det reella sambandet mellan en speditörs övertagande av transportansvar och den ordning vari han betingar sig ersättning för sina tjänster svagt, även om det naturligtvis kan sägas att skyldigheten att gentemot huvudmannen redovisa faktiska kostnader kan vara ett indicium för hans egenskap av endast förmedlare. Tydligen är det åsyftat att, när speditören på anmärkta grunder

"anses" vara fraktförare, denna hans egenskap skall vara utslagsgivande även för frågan om avlämnande och fareövergång. Av det berörda fraktförarbegreppet härledas sålunda, utan stöd i lag, bl.a. en köprättslig fareregel. En speditör som faktiskt utövar fraktförarverksamhet kan å andra sidan genom att icke uttryckligt åtaga sig fraktföraransvar och ej heller åtaga sig transporten till eget pris utan omförmälda redovisningsskyldighet undvika fraktföraransvar och inträdet av därmed förbundna köprättsliga rättsverkningar. Kan då icke detta innebära, att tvingande lagregler sätts ur spel och att över huvud invändningar kunna framställas liknande dem som framförts mot FCT-dokumentet?

II. Fareregeln låter konsekvenserna av efter avlämnandet inträffad vådahändelse gå ut över köparen. Med sådan händelse förstås, det är den vedertagna beskrivningen, en händelse som varken säljaren eller köparen varit (uppsåtligt eller culpöst) vållande till. Beskrivningen har också stöd i det korresponderande stadgandet i 44 § köplagen: "såframt ej felet uppkommit genom säljarens vållande".²¹ Men är icke referensen till culparegeln otidsenlig? Måste icke fareregeln sakna tillämplighet, så snart säljaren efter avlämnandet – själv eller genom någon för vilken han eljest svarar – orsakat förstörelse av eller skada å godset, även om detta av något skäl icke kan läggas honom såsom culpöst till last? Jo säkerligen, och det bör gälla icke blott när köpet är ett leveransavtal utan även när det är ett speciesköp. Härmed är icke sagt, att säljaren genom dylikt beteende alltid ådrager sig skadeståndsskyldighet gentemot köparen.

Av större praktiskt intresse är, hur det ställer sig när det förfarande efter avlämnandet som kan hänföras till säljaren icke är dylik skadegörelse utan består i att säljaren hindrar godsets utgivande till köparen utan att vara därtill (på grund av hindrings- eller stoppningsrätt m.m.) berättigad. Att detta måste påverka fareregelns tillämpning är givet: åtgärden riktar sig ju direkt mot det verkställda avlämnandet och går ut på att omintetgöra eller neutralisera dess verkan. Och icke heller här torde det ankomma på huruvida säljarens förfarande är culpöst eller ej.

Likafullt är det icke självklart huruvida nämnda förfarande alltid helt förintar avlämnandets rättsverkningar. Alméns²² uttalande i ämnet kan kanske dock förstås så. Om säljaren, säges det, genom order till fraktföraren eller annorledes hindrar godsets utgivande till köparen, inkl. om han ställer obehöriga villkor för utgivandet, har man att analogt tillämpa köplagens stadganden om dröjsmål på säl-

jarens sida; säljaren gör så att säga "avlämnandet åter ogjort", med samma resultat som om något avlämnande aldrig hade kommit till stånd. Beträffande faran för godset tillägges, att denna så länge säljaren obehörigen hindrar godsets utgivande ligger å honom, vilket i allmänhet följer redan därav att köparen har hävningsrätt^{22a} men även vid avsaknad av sådan rätt kan stödjas på den speciella fareregeln i 17 § 2 p. köplagen (för köparens fara kräves där att "godset hålles redo").

Tydligt är att under den tid säljaren hindrar godsets utgivande till köparen denne icke kan stå faran. Säljaren får då, i enlighet med vad Almén framhåller, anses vara i dröjsmål. Likgiltigt är, om den tid varunder köparen sålunda undandrages godset är lång eller kort; köplagen låter ju även ett kortvarigt och i och för sig oväsentligt dröjsmål med avlämnandet förskjuta fareövergången till säljarens nackdel. Påföljden att säljaren under detta kontraktsstridiga skede står faran inträder också automatiskt; någon hävning av avtalet eller annan särskild åtgärd av köparen kräves ej. Men frågan är om denna säljarens kontraktsstridighet skall verka retroaktivt, beträffande transport som ägt rum innan säljaren företog det obehöriga ingripandet att hindra köparen att få godset i besittning. Ingripandet kan ju ha skett på ett ganska sent stadium. Osäkert är, om verkligen avlämnandet på grund av dylik retroaktivitet skall anses obefintligt, så att säljaren står faran såsom om redan från tidpunkten för avsändandet av godset kontraktsbrott låge honom till last. Det synes vara en alltför sträng regel. Enklare är det fall, att säljaren visserligen först förfarit avtalsstridigt på sätt nu avses men senare vidtagit rättelse och låtit transporten slutföras och godset utgivas till köparen i vederbörlig ordning. Att denna rättelse icke verkar retroaktivt i farehänseende synes uppenbart.

Det må tilläggas att fareregeln givetvis kan sättas ur funktion utan att något culpöst förfarande kan läggas säljaren till last, därest den omständigheten att godset efter avlämnandet förstörts eller skadats kan föras tillbaka till ett avtalsstridigt beteende av säljaren vid eller före avlämnandet. Säljaren har t.ex., på grund av särskilda förhållanden som han icke kan sägas bort ha kännedom om, saknat förfoganderätt över godset. Om detta och jämförliga fall se nedan under VI.

III. Fareregeln innebär, att köparen har att i köpeskillingshänseende svara icke blott för "vanlig" casus som efter avlämnandet drabbar godset utan även för extraordinära händelser av typen vis major

eller force majeure. Men är det uteslutet, att en köpare äger för undgående av sitt köpeskillingsansvar åberopa, förutom force majeure som hindrar honom att erlägga betalning (30 § köplagen), jämväl en force majeure varigenom han förhindras att efter avlämnandet *mottaga* godset? Man kunde mena att köparen härvidlag borde jämföras med säljaren, som ju under vissa betingelser blir fri från leveransskyldighet, när denna i följd av force majeure blir omöjlig eller dock omåttligt betungande (24 §). I avtalspraxis förekomma ock stundom, t.ex. inom trävaruhandeln, förbehåll om ansvarsbefrielse för köparen i fall av detta slag. Märk ock, på ett annat rättsområde, 131 § sjölagen, enligt vilken befraktaren, under vissa förutsättningar jämförliga med de i 24 § köplagen angivna, befrias från skyldighet att utge ersättning för fraktförlust (och annan skada), när han, med åberopande av ifrågavarande prestationshinder, frånträder avtalet.

Uppenbart är att, om köparen på grund av force majeure för godsets mottagande medgäves att häva köpavtalet, detta innebure att fareregeln sattes ur spel. Köparen behöver ju efter hävningen icke erlägga köpeskillingen. Motsvarande gäller om han vid skada på godset erhåller rätt till prisminskning. Och från säljarens synpunkt sett skulle det betyda, att han i nämnda fall svarar för att godset kommer köparen tillhanda, svarar nämligen i den formen att han, om det icke sker, går miste om köpeskillingen eller del därav. Däremot innebure det principiellt icke något undantag från fareregeln, om köparen i förevarande fall vid underlåtenhet att mottaga godset sluppe ifrån att till säljaren, som i anledning av den mora solvendi samma underlåtenhet må indicera äger häva avtalet, utge skadestånd i enlighet med 30 § köplagen.

Köplagen ger intet stöd för att köparen vid av force majeure föranlett hinder att mottaga avlämnat gods skulle äga häva köpet eller för att överhuvud fareregeln skulle vidkännas undantag i detta läge, jfr NJA 1934 s. 389. Att faran av sådan orsak skulle kastas över på säljaren vore ock uppseendeväckande.²³ Säljaren skulle komma i en mycket brydsam situation. Vad skall han göra med godset, som är under transport på väg till köparen eller kanske redan nått bestämelseorten, om köparen ägde avvisa detsamma under hänvisning till att extraordinära omständigheter hindrar honom att mottaga det? Almén vill icke heller ens i det fall, att force majeure å köparens sida lagt hinder i vägen för avlämnandet (köparen presterar t.ex. icke vid fobköp den medverkan som kräves härför), medge köparen att häva köpet och därmed befria sig från sin betalningsförpliktelse, ehuru i dessa fall konsekvenserna av att beakta force majeure å köpa-

rens sida icke äro tillnärmelsevis så ödesdigra för säljaren som när avlämnande skett. Däremot är det kanske icke uteslutet att enligt Alméns åsikt säljarens *skadeståndsanspråk* enligt 30 § köplagen, då han på grund av säljarens mora solvendi häver köpet, skulle kunna bemötas med att ifrågavarande force majeure förelegat för köparens del. Alméns ställningstagande gäller dock även här en force majeure å köparens sida som hindrar avlämnande. I sådant hänseende åberopas,²⁴ att i 28 § köplagen vartill 30 § hänvisar talas icke blott om köparens underlåtenhet att gälda köpeskillingen utan även om underlåtenhet att vidtaga "åtgärd varav dess utbekommande må bero", vilket bl.a. inkluderar åtgärd innefattande för köpets fullgörande erforderlig medverkan av köparen.²⁵ Och att som force-majeure-hinder för dylik åtgärd bedöma även av force majeure föranlett hinder för mottagande av avlämnat gods måste innebära något mera vittgående.

IV. När vid leveransavtal köparens fareansvar dryftas i doktrinen, bl.a. tysk doktrin, är det vanligt att det framhålles, att ett villkor för fareövergången måste vara, att med hänsyn till köpobjektet för siggått en "koncentration" (eller med andra uttryck "konkretisering", "individualisering", i engelskt rättsspråk "appropriation"). Koncentrationen kan emellertid, säger man, vara betydelsefull även på det sättet, att som följd av att köpet genom densamma övergår till speciesköp säljaren därefter endast har för sådant köp gällande lindrigare ansvar. Den för leveransavtal karakteristiska prestationsrisken ("Leistungsgefahr"), med avseende å skadeståndsskyldighet och förpliktelse att fullgöra ersättningsleverans, ligger då ej längre på säljaren, även om denne skulle stå faran. Ofta sägs det vara en betingelse för köparens fara, att sistnämnda koncentration ägt rum. Angående förhållandet mellan de bägge koncentrationsföreteelserna har skrivits åtskilligt. Det understrykes gärna, i enlighet med vad nu sagts, att det är två effekter till säljarens förmån som koncentrationen kan åstadkomma: dels att han befrias från det mera vittgående prestationsansvaret vid leveransavtal dels att han om godset förstöres eller skadas av vådahändelse tillerkännes rätt till köpeskillingen. Det förra kan förekomma utan det senare. Man får intryck av att köparens fara anses vara en extra favör för säljaren, något som sammanhänger med uppfattningen, att fareregeln representerar ett undantag från grundsatsen, att säljarens förpliktelse omfattar även godsets utgivande till köparen på bestämmelseorten (se ovan kap. 2 och 3).

För svensk rätts del bereder nu i allmänhet kravet på concentra-

tion icke några bekymmer i de fall där faran överföres på köparen med tillämpning av fareregeln. Att koncentration erfordras för fareövergång är till att börja med självfallet, om godsets avlämnande, dess anförtröende åt fraktföraren för interlokal transport, tänkes innebära uppfyllelse av köpavtalet å säljarens sida. Ett leveransavtal övergår nämligen i slutetappen med nödvändighet till köp av bestämt objekt. Man kan förplikta sig att leverera viss myckenhet av angivet slag, eventuellt viss myckenhet att ur bestämt gods uttagas, men man kan icke uppfylla denna förpliktelse annat än med konkret bestämd egendom.²⁶ Men även om det anses att fraktförarens omhändertagande av godset (eller vad därmed vid sjötransport är jämförligt) icke innebär en definitiv fullgörelse av säljarens prestation, är det naturligt att detta omhändertagande föranleder den koncentration som måste vara en förutsättning för tillämpning av fareregeln. Det försiggår ett utskiljande av konkreta objekt, och detta utskiljande är ej någon intern akt utan utgör, fastän det icke företages gentemot köparen, ett utåt framträdande handlande. Och i och med att faran övergår till köparen, tappar frågan om prestationsrisken sitt intresse. Säljaren kan efter fareövergången omöjligen stå denna risk. Att köparen samtidigt som han trots vådahändelsen är skyldig att gälda köpeskillingen skulle på denna händelse kunna grunda någon skadeståndsrätt mot säljaren är såsom tidigare nämnts uteslutet.²⁷ Så länge *säljaren* står faran kan däremot skiljas mellan de fall då han bär prestationsrisken och de fall då han icke bär den, vid leveransavtal alltså efter av rättsordningen godtagen koncentration.

Att åt tidigare fakta än avlämnandet av godset till fraktföraren tillerkänna koncentrationsverkan av det ena eller andra slaget är åter såsom lätt inses mera ömtåligt. En överflyttning av *faran* på ett tidigare stadium föreskrives i köplagen endast i några få fall (17 § 2 p. och 37 §, se ock 58 §). Men om man stannar härvid, återstår frågan huruvida dock en koncentration av sagda mindre räckvidd, den som avser den farebelastade säljarens befrielse från den för leveransavtal typiska prestationsrisken, kan inträda tidigare än avlämnandet. Denna fråga kan icke sägas vara auktoritativt avgjord i svensk rättspraxis. Den vedertagna åsikten är visserligen, att säljarens rent ensidiga avskiljande av gods för köparens räkning icke medför nämnda effekt. Under alla förhållanden kan man dock knappast vara bunden av denna negativa inställning. Såsom framhållits bl.a. av Almén²⁸ måste vid sådana beställningsköp, som från början ha egenskap av leveransavtal, avtalet efter materialets bearbetande antaga naturen av speciesköp, så att prestationsrisken icke längre åvilar

säljaren. Att även faran därmed skulle övergå till köparen, torde icke ha ifrågasatts.

Den koncentration, som vid leveransavtal försiggår med godsets överlämnande till fraktföraren, måste givetvis, om den skall medföra farans övergång enligt fareregeln, ske för köparens räkning. Skall denne vara skyldig att erlægga köpeskillingen fastän godset under transporten förstörts eller skadats av våda, måste det gods som avsänts vara avsett för köpets fullgörande och icke vara något annat gods, om än av samma slag.²⁹ I de flesta fall föranleder detta krav inga komplikationer. Mestadels är antingen godset adresserat till köparen eller utvisa omständigheterna eljest, t.ex. vid märkning av godset, att det är hänförligt till köpavtalet. Stundom framgår likväl icke med tydlighet, att godset är avsett för den köpare om vilkens belastning med faran är fråga. Det kan ha sänts under säljarens egen adress eller till ett ombud för honom (jfr ovan i detta kap.). Än vanligare är, att konossement å godset ställts till säljarens egen order.

Beträffande dessa och andra situationer, där det icke tydligt framgår, till vilket avtal gods som förstörts eller skadats av våda är att hänföra, lär man allmänt vara ense om att det är säljaren, som har bevisbördan för att godset varit avsett för den köpare vars fareansvar påstås. Uppfyllelsen av ett sådant bevisbördekrav behöver i allmänhet icke bereda säljaren större svårigheter. Såvida denne strax efter det godset avsänts underrättat köparen om avsändandet eller han utan dröjsmål hos köparen krävt inlösen av konossement eller annat dokument eller eljest mot honom rest anspråk på köpeskillingen, får väl vanligen säljarens påstående i saken godtagas. Omvänt kan ett längre dröjsmål med dylik underrättelse eller framställande av krav på köpeskillingen tala mot säljaren och till förmån för köparen, när denne hävdar att vådahändelsen drabbat gods som presterats jämlikt annat avtal än det med honom ingångna och därför är honom ovidkommande, UfR 1916 s. 523. Man kunde tycka att det från säljarens egen synpunkt sett borde vara angeläget att snabbt ge dylik underrättelse eller göra krav mot köparen gällande. Så är det också ofta. Båda parterna ha vanligen intresse därav, säljaren för att ha säkerhet för att transporten går på köparens risk (och kostnad) och köparen för att bli i tillfälle att försäkra godset eller vidtaga förberedande åtgärder för dess mottagande, jfr UfR 1918 s. 811, eventuellt även föryttra detsamma redan medan transporten pågår. Men emellanåt, och särskilt vid internationella köp av stapelvaror, kan säljaren ha intresse av att, avvaktande prisutvecklingen, hålla öppet huruvida det avsända godset skall användas för fullgörande av det ena eller

andra köpet eller möjligen stå till säljarens egen disposition för vidare affärer. Under sådana omständigheter måste tillämpningen av nämnda bevisbörderegeln kunna få aktualitet.

För utländsk rätts del har ofta diskuterats huruvida man för att förebygga säljarens obehöriga spekulation på köparens bekostnad bör såsom villkor för erkännande av koncentration och fareövergång ställa krav på att säljaren utan dröjsmål underrättar köparen om det avlämnande som ägt rum. Dylik underrättelse skulle vara ett slags exklusivt bevismedel i sammanhanget; ibland hävdas detta t.o.m. mera allmänt, alltså icke blott för de otydlighetsfall varom nu är tal. Även i nordisk doktrin har i viss utsträckning en regel i sådan riktning ifrågasatts.³⁰ I uniforma lagen art. 100, jfr art. 19 mom. 3, finnas ock för otydlighetsfall bestämmelser om en underrättelseplikt för säljaren. Att för svensk rätts del skulle föreligga ett behov av motsvarighet här till kan emellertid betvivlas. Redan förut anmärkta bevisbörderegeln skänker köparen avsevärt skydd. Det står ju ock domstolar och skiljemän fritt att i förekommande fall med misstro upptaga vad säljaren anför som skäl för att förlorat eller skadat gods varit avsett för köparen, när omständigheter föreligga som tala här emot. Att såsom på sina håll i utländsk doktrin förordats åtminstone för internationella köp av den ena eller andra typen låta underrättelse om skett avlämnande vara villkor för köparens fara innebure nog en alltför stel reglering.³¹ – Rätt vanligt är likväl, att i *avtal* stadgas skyldighet för säljaren att avisera köparen i förevarande hänseende. Vilka påföljder som inträda vid underlåtenhet härutinnan är ofta oklart. Närmast ifrågakommer tillämpningen av de regler som gälla rörande verkan av s.k. orderstridigt försändande, se nedan under VI. Det skulle bl.a. leda till att, om åsidosättandet av aviseringsplikten anses utgöra väsentligt kontraktsbrott, köparen skulle ha hävningsrätt och därmed kunna undgå farekonsekvenserna. Häremot är knappast heller något att principiellt invända. Men i den mån dylika aviseringsföreskrifter mera rutinmässigt införas i avtal, får man säkerligen vara försiktig med att taga föreskrifterna alltför seriöst, åtminstone i hävningshänseende. Även kutymer i ämnet kunna givetvis ha relevans. Publicerade uttalanden om svenska handelsbruk tyda dock icke på att kutymer av förevarande innebörd skulle ha någon större frekvens.³²

Med det anförda behövde icke vara oförenligt, att man dock i otydlighetsfall borde ställa vissa krav på beskaffenheten av de omständigheter som åberopas av säljaren till stöd för att det avlämnade godset varit avsett för köparen. Det har sålunda på sina håll förfäktats, att

utpräglat interna fakta, såsom säljarens bokföring, uttalanden av anställda och uppgifter i korrespondens m.m., ej skulle kunna tillerkännas någon relevans; endast "yttre" fakta kunde äga vitsord. En sådan gränsdragning måste dock bli godtycklig och svår att konsekvent tillämpa. Man bör nog avstå från att på något sätt inskränka den fria bevisprövningen i ämnet.³³

När i det föregående talats om bevisning rörande godsets hänförlighet till den köpare vars fara är omstridd, har räknats med att bevisningen skulle gälla vad som var avsett vid tiden för avlämnandet (fraktförarens omhändertagande av godset eller vid sjötransport dess bringande ombord på fartyget). Därest nu vid denna tidpunkt säljaren velat hålla spörsmålet om till vilken köpare godset skall vara destinerat samt denna obeslutsamhet varat ända till vådahändelsen, måste tydligen faran belasta säljaren och icke köparen. Det kan omöjligen här tillåtas säljaren att *efter* vådahändelsen designera viss köpare som mottagare av godset och belasta honom med faran.³⁴ Där emot vore det tänkbart, att faran skulle övergå till honom om det kunde visas, att vid en tidpunkt efter avlämnandet men före vådahändelsen säljaren beslutat sig för att godset skulle hamna hos den köpare om vars fareansvar tvistas. Men skäl kunna anföras för att en dylik enbart intern ändring av säljarens intentioner icke bör anses beaktansvärd. Härmed bör alltså icke förväxlas det fall, att säljaren vid godsets avsändande och en tid därefter hållit spörsmålet om godsets hänförlighet till den ene eller andre köparen öppet men sedermera innan någon vådahändelse inträffat givit köparen meddelande om att godset avsänts (eller framställt krav på köpeskillingen). Ett sådant öppethållande tills vidare måste stå honom fritt. Meddelandet har då verkan för framtiden med hänsyn till eventuellt senare inträffande vådahändelser. I detta läge bör alltså ett till köparen riktat koncentrationsmeddelande vara relevant.

Undantagsvis kan koncentrationen ha den formen, att leveransavtalet övergår icke till köp av bestämt objekt utan till köp av ideell andel i ett avgränsat varuparti. Även ett varuparti (t.ex. en skeppslast) kan ju under givna betingelser utgöra ett rättsobjekt och rätten därtill kan tillkomma två eller flera efter ideella andelar.^{34a} Utrymme för en dylik koncentration finnes, när säljaren till fraktföraren avlämnat ett varuparti i syfte att därmed fullgöra dels avtalet med köparen A, den köpare om vars farebelastning nu är fråga, dels ett avtal med köparen B. Faran skulle då övergå till A och B såsom berättigade till godset i ett slags samäganderättsgemenskap, efter ideella andelar. Att A icke är ensam ägare till godset har nu ingen be-

tydelse, om detsamma förstörts av våda. Det står ju då klart, att han har drabbats av vådahändelsen och att han på grund av sitt fareansvar har att erlægga köpeskillingen; jfr NJA 1922 s. 511. Om där-
emot godset blott skadats, synes förlusten böra gå ut över A och B
proportionsvis, i förhållande till deras andelsinnehav.³⁵ Man torde
icke behöva resonera såsom synbarligen Almén,³⁶ att säljaren i detta
fall icke kan visa, att skadan å godset drabbat just den ideella andel
däri varpå A har anspråk, varför faran av processuella skäl skulle
förbliva hos säljaren. I tysk rätt anses dock ofta, att man för att an-
taga en samäganderättsgemenskap av förevarande slag måste kräva,
att berörda "Sammelsendung" skett i samförstånd med köparen eller
att dess tillåtlighet har stöd i handelsbruk.³⁷ Om koncentration på
sätt här förordats godtages, bör motsvarande gälla, när säljaren av-
lämnat ett varuparti, varav en viss del varit avsedd för fullgörande
av det aktuella köpavtalet, medan en annan skolat behållas av sälja-
ren själv i och för framtida disposition. Alltså denna gång en sam-
äganderättsgemenskap mellan säljaren och den ifrågavarande köpa-
ren.

Till sist ett koncentrationsspörsmål som icke direkt har med köpa-
rens fareansvar att göra men som plägar sammankopplas med frågan
om detta. Är säljaren för sin del, om vådahändelsen uteblir, bunden
av koncentrationen, så att han icke, vid äventyr av att kunna påbör-
das kontraktsbrott, äger fullgöra avtalet med annat gods än det kon-
centrerade? En sådan korrespondens är onekligen tilltalande; kon-
centrationen borde verka icke blott till säljarens utan även till köpa-
rens förmån.³⁸ Koncentrationen skulle alltså, oberoende av att ing-
enting hänt med godset, hindra säljaren att till köparen prestera
annat gods än det koncentrerade. Emellertid må betvivlas, att en så-
dan regel allmänt kan accepteras. Uppenbart är nämligen, såsom man
framhållit,³⁹ att det ofta är köparen likgiltigt, om avtalet blir full-
gjort med annan egendom än den som koncentrerats vid avlämnand-
et. Att då närmast av principiella skäl vägra säljaren ifrågavarande
"jus variandi" synes överdrivet och ej av praktiska skäl motiverat.
Annorlunda är det visserligen i sådana kommersiella sammanhang,
där risk föreligger att säljaren missbrukar denna sin befogenhet ge-
nom att spekulera på köparens bekostnad. Men att uppställa en regel
som avgränsar dessa fall från andra är utomordentligt vanskligt, även
om den skulle inskränkas att gälla blott för vissa internationella köp.

V. En konsekvent tillämpning av den tankegång, som ligger till
grund för att avlämnandet av godset skall vid distansköp bestämma

farans överförande till köparen, skulle givetvis leda till att den självständiga fraktförarens omhändertagande av godset alltid föranledde att köparen belastades med faran. Nu föreligger enligt fareregeln i 10 § köplagen, och enligt korresponderande bestämmelser i 62–64 §§, det undantaget att, om godset skall avsändas med fartyg, avlämnandet och fareövergången äga rum först sedan godset bragts innanför fartygets sida – alltså även när det tidigare mottagits av fraktföraren, vilket åtminstone beträffande styckegods är vanligt. Det är ingen liten modifikation av huvudregeln som här göres. Det kunde för övrigt tyckas, att det är ett undantag som icke borde "få" förekomma, om nu avlämnandet skall tillmätas så stor principiell betydelse som enligt köplagen skett. Säljaren anser sig nog i allmänhet, efter dylikt mottagande, ha fullgjort allt vad honom åligger med avseende å godsets avsändande, och "då enligt sjölagen § 118 bortfraktarens ansvarighet för godset gäller 'medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land', och således innan det ännu blivit inlastat, ligger det onekligen nära till hands att anse godsets omhändertagande å rederiets vägnar såsom ett avlämnande i lagens mening".⁴⁰ Avsteget från det i köplagen eljest tillämpade avlämnandebegreppet markeras särskilt genom att enligt den legala regleringen i 89 § sjölagen inlastningen skall företagas, om icke av bortfraktarens folk så dock av folk som bortfraktaren anlitar, och att säljaren alltså får stå faran för av bortfraktaren omhändertaget gods icke blott då skadan å godset vållats medan det befunnit sig hos hans kommissionär eller agent eller i hans magasin e.d.⁴¹ utan även om den vållats under pågående inlastning företagen av folk på bortfraktarens uppdrag. Än märkligare vore, om den omständigheten att godset icke anses avlämnat redan i och med fraktförarens omhändertagande av detsamma hade till följd, att säljaren alltjämt skulle stå prestationsrisken, dvs. vid förstörelse av godset eller skada därå i tiden före ombordförandet kunde bli skadeståndsskyldig enligt leveransavtalets stränga regler. Här torde dock kunna hävdas, att genom fraktförarens mottagande av godset skett en koncentration som medför att köpet i detta avseende övergått till speciesköp. Det föreligger ju här ej enbart ett internt utskiljande av godset, jfr ovan.

Ifrågavarande regel var nu icke alls märkvärdig i äldre tider, enär just godsets överförande på fartyget, över dess reling, torde ha sammanfallit med fraktförarens omhändertagande. Då kunde det i själva verket icke talas om något "undantag" från den allmänna fareregeln. Men varför *vidhölls* kravet på att godset skulle bringas innanför fartygets sida även efter det förhållandena därvidlag undergått för-

ändringar? Motiven till köplagen förråda en viss osäkerhet om hur undantaget borde med utgångspunkt från det avlämnandebegrepp som lagen bygger på kunna försvaras. Avgörande har enligt Almén⁴² varit, att man icke ville komma i konflikt med de regler som sedan gammalt gällt vid fobköp (liksom vid cifköp och andra därmed jämförliga köp). Såsom en bidragande orsak till förevarande ställningstagande nämndes av Almén, att varuförsäkring icke täckte risken för godset innan det vid inlastningen skildes från land, ett skäl som allra minst numera, då försäkringar pläga tecknas från "magasin till magasin" e.d., är allmänt bärigt. I de norska motiven⁴³ säges undantagsregeln vara till en viss grad "vilkaarlig" men försvaras med behovet av en skarp och klar regel och med att spørgsmålet icke hade stor räckvidd (?). I de danska motiven⁴⁴ hänvisas främst till den i "de mest intresserade handelskretsarna" rådande uppfattningen. – Det finns ock starka praktiska skäl som tala för ifrågavarande regel, även utöver detta att regeln sedan lång tid tillbaka varit hävdvunnen och inarbetad i rättslivet, på sätt ock framgår av dess upptagande i Incoterms.⁴⁵ Näralligande är hänsynen till den kontroll över godset – antalet kollin och deras yttre beskaffenhet – som utövas i samband med godsets förande ombord på fartyget och i anslutning var till (ombord)konossement och andra handlingar utfärdas. En tungt vägande omständighet är jämväl, att enbart godsets omhändertagande av fraktföraren icke ger någon garanti för att transporten kommer i gång omedelbart eller efter blott kort dröjsmål. Har godset däremot kommit ombord på fartyget, äro naturligtvis utsikterna härför större.⁴⁶ Det har alltid ansetts vara ett allvarligt kontraktsbrott, att godset ej blivit inlastat inom avtalad tid, se t.ex. NJA 1912 s. 213, 1923 s. 609, 1925 s. 609, jfr 1924 s. 343. Köparens intresse i detta sammanhang blir för resten än bättre tillgodosett om köpet gäller gods som redan befinner sig under transport ("flytande last"). Under senare tid har emellertid tillämpningen av regeln om godsets ombordförande som villkor för avlämnande och fareövergång vid fartygstransport hindrats eller försvårats särskilt då transporten avser containers eller på liknande sätt enhetsbehandlat gods liksom överhuvud då gods från olika avsändare samlastas till transportenheter på ett tidigare stadium än ombordförandet. Härom må hänvisas till framställningen hos Ramberg i dennes avhandling (i Festskrift för Hilding Eek, Seve Ljungman och Folke Schmidt, 1976) om "Skeppet och det köprättsliga avlämnandet". Se vidare om "Combiterms" i nästföljande kapitel.

Även förevarande regel om avlämnande och fareövergång vid sjö-

transport är givetvis dispositiv och kan således sättas ur spel genom uttryckligt eller konkludent avtal (eller genom handelsbruk). Särskilt kan här uppkomma frågan, huruvida det förhållandet att enligt avtalet likvid skall erläggas mot mottagningskonossement i stället för ombordkonossement innebär, att faran övergår till köparen redan i och med fraktförarens omhändertagande av godset. Även bortsett från att detta vid fobköp är svårförenligt med fobklausulens uttryckliga innehåll är det icke självklart, att därför att en köpare förklarat sig villig att erlægga betalning mot mottagningskonossement han därmed också gått med på att stå faran under den tid som förflyter till dess godset placerats på fartyget och varunder risk kan föreligga för att det kommer till skada. Almén⁴⁷ avvisar ock vid kommenterandet av 62 § köplagen, att fareansvaret skulle påverkas av att mottagningskonossement användes, jfr även förutnämnda NJA 1912 s. 213. Samma inställning präglar i det hela Incoterms, medan de Tradeterms varpå Incoterms bygga icke förete en fullt enhetlig bild. I svenska Tradeterms lämnades spörsmålet öppet,⁴⁸ och i de norska och danska förekomma nyanserade uppgifter i ämnet (bl.a. talas om en viss tendens att jämställa de bägge konossementstyperna härvidlag).⁴⁹ Lagergren⁵⁰ synes företräda en uppfattning motsatt Alméns, och den är i varje fall mera tidsenlig. Av vikt äro även Hellners uttalanden i enahanda riktning.⁵¹ Att märka är ytterligare det låt vara mera lagtekniska samordnande av ombord- och mottagningskonossement som skett genom 1973 års svenska sjörättsliga lagstiftning.

VI. Särskilda frågor rörande fareregelns tillämpning uppkomma *dels* då säljaren har avlämnat godset men avlämnandet icke skett i behörig ordning, dvs. icke i enlighet med avtalet eller vederbörande dispositiva rättsregler, *dels* när visserligen själva avlämnandet skett rätteligen men godset är behäftat med fel (inkl. brist),⁵² varför avlämnandet ej heller här är, i vidsträckt bemärkelse, behörigt. Vad det förra beträffar märkas främst de fall, då godset avlämnats för sent ("dröjsmål" i köplagens mening). Men dit höra även fall av s.k. orderstridigt försändande (annan orderstridighet än försenad leverans).

I det föregående har hela tiden talats om avlämnande av godset till fraktföraren och den därav föranledda fareövergången till köparen utan att det preciserats, huruvida vilket avlämnande som helst är relevant eller huruvida det skall vara av viss beskaffenhet, "vederbörigt". I och för sig kunde kanske det senare ligga i sakens natur. Skall ett handlande åvägbringa för säljaren så gynnsamma och ingripande rättsverkningar som avlämnandet, borde det uppfylla de be-

tingelser som avtalet eller lag anger för detsamma. Det är likväl icke givet, att ett dylikt vederbörlighetskrav kan ställas, i alla händelser icke generellt.

Enklast ligger det till, då godset avlämnats för sent eller är behäftat med fel. Ämnet är direkt reglerat i köplagen. Enligt 58 § skall vad i 57 § är stadgat om säljarens rätt att vid köpets hävande återbekomma detsamma väsentligen oförändrat eller oförminskat icke utgöra hinder för köparen att häva köpet, såframt godset blivit av våda förstört, försämrat eller minskat. Trots att köparen eljest enligt fareregeln är förpliktad att erlægga betalning, fastän han på grund av vådahändelse icke erhåller något gods eller blott gods i skadat skick, äger han här undgå denna betalningsskyldighet genom att utöva sin rätt till hävning i anledning av säljarens kontraktsbrott vid (eller före) avlämnandet. Det är säljaren och icke köparen som i detta läge står faran, t.o.m. då det skadade godset kommit i köparens besittning. Hävning kan med nämnda effekt ske även sedan vådahändelsen blivit känd för köparen. Enligt reklamationsbestämmelsen i 27 § köplagen eller grunderna för detta lagbud får dock köparen, om hävning skall ske under återopande av säljarens mora, icke dröja hur länge som helst med utövningen av sin hävningsrätt.⁵³ Och vad här sagts om hävning lär äga motsvarande tillämpning då godset vid leveransavtal avvisas på sätt i 43 § köplagen stadgas. Den omständigheten att det av säljaren erbjudna godset på grund av vådahändelse icke kan rätteligen återställas utgör alltså icke något hinder för köparen att fordra nytt felfritt gods.

58 § har alltså till uppgift att klargöra, att regeln om köparens fara måste vika därest säljaren vid avlämnandet av gods begått ett kontraktsbrott som skänker köparen en av honom utövad hävningsrätt. Lagbudet ställer i motsats till varandra konsekvenserna av vådahändelsen efter avlämnandet – dessa skola i och för sig gå ut över köparen – och konsekvenserna av säljarens kontraktsbrott vid avlämnandet. När båda dessa rättsfakta sammanträffa, blir kontraktsbrottet avgörande till köparens förmån, och fareregeln skjutes åt sidan. Nu kan emellertid den händelse som medför att godset förstörts eller skadats ha orsakats just av kontraktsbrottet vid avlämnandet; kontraktsbrottet och den skadebringande händelsen stå i kausalitetsförhållande till varandra. Att köparen då icke kan komma i sämre läge ligger i öppen dag. Han står här icke faran, och detta helt enkelt därför att fareregeln i nu senast beskrivna situation ej gäller; händelsen är ju just på grund av kontraktsbrottet icke någon vådahändelse. Att märka är att säljaren för att drabbas av kontraktsbrottspåföljden

och således förlora rätten att åberopa fareregeln icke nödvändigt behöver ha förfarit culpöst; när eljest ett strikt ansvar åvilar säljaren i anledning av kontraktsbrott, tillämpas detta även här.

Det brukar sägas att förevarande bestämmelse i 58 § köplagen innefattar undantag från farestadgandet i 17 §. Faran kastas tillbaka på säljaren, heter det. Detta låter sig ock försvara. Emellertid är undantaget mer skenbart än verkligt. 17 § säger icke mera än att den omständigheten att det avlämnade godset förstöres eller skadas av våda icke påverkar säljarens rätt till köpeskillingen; någon hävnings- eller prisminskningensrätt kan köparen icke grunda härpå. Intet i lagbudet, av dess avfattning att döma, antyder att detsamma reglerar den situationen att köparen till stöd för befrielse från sitt betalningsansvar åberopar även något annat, nämligen ett säljarens kontraktsbrott av sådan beskaffenhet att köpeskillingsförpliktelsen ej blir gällande utan avtalet återgår. Kontraktsbrottet försiggår ju vid avlämnandet, medan fareregeln hänför sig till en vådahändelse som inträffar därefter.⁵⁴ Om nu alltså 17 § icke har den i 58 § behandlade situationen i sikte, göres i den senare paragrafen intet undantag från den förra; 58 § kunde rent av sägas i förevarande del vara överflödig.

Emellertid får det anses framgå, att 17 § verkligen tänkts äga tillämpning helt allmänt, om efter avlämnandet godset förstöres eller skadas av vådahändelse, således även om kontraktsbrott å säljarens sida förelegat. Från den utgångspunkten blir undantagsbestämmelsen i 58 § oundgänglig.

Huruvida 58 § i nu avsedda del har karaktär av undantagsbestämmelse i förhållande till huvudstadgandet i 17 § eller icke, kunde synas onödigt att intressera sig för. Men saken har sin betydelse för bedömningen av de fall då köpet icke häves på grund av säljarens kontraktsbrott, vare sig därför att köparen saknar hävningsrätt eller därför att han av det ena eller andra skälet underlåter att utöva denna rätt. Om 17 § ej täckte jämväl kontraktsbrottsfall, borde hänsyn till kontraktsbrottet kunna tagas jämväl när detta *icke* medför hävande av avtalet; även då skulle det kunna göras gällande, att faran till följd av kontraktsbrottet och avlämnandets därav föranledda brist på vederbörlighet ej kunde åvila köparen. Men om 17 § tänkts äga allmän giltighet, således även i kontraktsbrottssituationer, och nu i vådahändelsefall undantag från dess tillämplighet gjorts endast vid hävning av avtalet, måste fareregeln anses gälla i övrigt. Detta har säkerligen ock varit åsyftat av lagstiftaren.

Ställningstagandet har veterligen ej närmare motiverats. Det ligger

eljest intet orimligt i att en säljare finge vidkännas konsekvenserna i farchänseende av en vådahändelse efter avlämnandet även om detsamma blott i mindre grad brustit i vederbörlighet genom att dröjsmålet resp. felet i godset icke uppfyller kravet på väsentlighet. Man får icke, såsom ej sällan sker, taga för givet, att ett i lagens mening icke väsentligt kontraktsbrott måste vara tämligen bagatellartat. Det kan vara betydande nog, fastän det icke når upp till den väsentlighetsnivå, som ofta på mer eller mindre vägande grunder anses böra ligga ganska högt.⁵⁵ När den ståndpunkten intagits, att fareövergången endast vid hävning (eller annat avvisande av godset) uteblir trots att avlämnandet ej varit behörigt, har tankegången av allt att döma varit den så att säga logiska, att en återgång av köpet efter hävning enligt sakens natur måste leda till att den inträffade vådahändelsen drabbar säljarens eget gods och alltså måste vara köparen ovidkommande, ett skäl som icke kan åberopas om köpet ej häves utan avtalet blir bestående. Måhända har dock medverkat hänsynen till att säljaren skulle bli oproportionerligt hårt bestraffad, om han på grund av ett icke grovt kontraktsbrott hade att vidkännas ansvar för casuell skada.⁵⁶

Väsentligt överensstämmande regler torde gälla vid s.k. orderstridigt försändande. I anslutning till Almén, som behandlar detta ämne,⁵⁷ kan sådant försändande anses bestå däri, att vid försändningsköp säljaren utan giltigt skäl avviker från någon av köparen given föreskrift rörande sättet för godsets försändande eller eljest i något avseende handlar i strid mot vad honom härutinnan åligger. Som exempel kan, likaledes efter Almén, anföras *att* säljaren anlitat annat transportmedel än det i avtalet bestämda eller förutsatta, se t.ex. NJA 1902 s. 3, 1905 s. 192, 1924 s. 343, *att* han vid fraktavtalets uppgörande åsidosatt köparens intresse, t.ex. sänt godset på någon omväg eller med alltför långsamt fartyg eller nöjt sig med ett certeparti, i vilket intagits osedvanliga eller opåkallade förbehåll till nackdel för lastemottagaren, t.ex. om lossning i annan hamn än bestämmelseorten, *att* han underlåtit att giva notis om varans avsändande i sådana fall då han på grund av avtal eller handelsbruk varit pliktig därtill samt *att* han bristfälligt förpackat godset (jfr UfR 1961 s. 477: onöjaktigt enligt för export gällande regler) eller eljest förfarit så att han givit anledning till att detsamma vid framkomsten till bestämmelseorten varit behäftat med fel. Jämväl försändning till oriktig ort eller plats kommer här enligt Almén i betraktande.

Även vid orderstridigt försändande ankommer det alltså främst på huruvida köparen ägt hävningsrätt i anledning av det begångna kon-

traktsbrottet och tillika utövat denna rätt. Genom den återgång av avtalet som hävningen innebär frigör sig köparen (när han icke kräver skadestånd i enlighet med det positiva kontraktsintresset) från avtalet med tillhörande betalningsansvar, och därmed är faran för hans del borta. Nu finns det i stort sett icke några regler i köplagen om betingelserna för hävningsrätt vid orderstridigt försändande. Denna svårighet löses enligt Almén genom att det sägs av lagens regler "ovedersägligen" följa, att man måste skilja mellan väsentliga och oväsentliga kontraktsbrott. Denna slutsats är något löslig såtillvida som när det gäller dröjsmål lagen i mycket viktiga fall icke kräver väsentlighet för hävningsrätt, så icke vid handelsköp och ej heller vid "fixavtal" ("betingat sig noggrant iakttagande av tiden för godsets avlämnande"). Flertalet fall av orderstridigt försändande förekomma väl ock just på handelsköpets område, och det kan knappast påstås att de ha större släktskap med fall av fel eller brist i godset – där ju ett väsentlighetskrav är fastslaget i lagen – än med dröjsmålsfall. Det kan därför ifrågasättas, om icke spørgsmålet om hävningsrätt vid orderstridigt försändande bör bedömas mera allsidigt än som sker om man blott ser till kontraktsbrottets väsentlighet – särskilt under beaktande av vad som för handelsköps del framstår som erforderligt eller utgör kutym. Men naturligtvis kan man komma förbi spørgsmålet genom att utan vidare antaga, att så snart det vid en sådan allsidig prövning befinnes, att säljarens förfarande är av beskaffenhet att skäligen böra medföra hävningsrätt för köparen, kontraktsbrott antages vara väsentligt.

Om åter köparen icke äger på grund av det orderstridiga försändandet häva avtalet eller hävningsrätten ej utövas av honom, gäller alltså, att faran oberoende av kontraktsbrottet och avlämnandets därav föranledda brist på vederbörlighet övergår till köparen, med rätt dock för honom att göra säljaren ansvarig för den skada som själva kontraktsbrottet, dvs. det orderstridiga beteendet, tillskyndat honom. Under extraordinära omständigheter lär det dock kunna antagas, att en köpare oavsett att han underlåter hävning äger betrakta avlämnandet som en nullitet och alltså utan relevans för honom i fareavseende. Så om godset försänts till en så avlägsen eller eljest utanför parternas förutsättningar liggande ort, att försändandet icke rimligen kan uppfattas som avsett för köparen.⁵⁸ Spørsmålet tangeras i rättsfallet NJA 1916 s. 158, jfr 1891 s. 363 och 1940 s. 447.

Viktigare är att fareregeln ej är tillämplig i den mån det kontraktsstridiga förfarandet varit kausalt till den händelse som drabbat godset, såsom ofta när detta varit otillfredsställande förpackat eller

försänt med underhålligt befordringsmedel; det förelåg en skaderisk som sedermera realiserades. Ty såsom tidigare flera gånger erinrats är i dylikt läge den inträffade händelsen icke att anse som en vådahändelse i fareregelns mening. Här befrias följaktligen köparen från fareansvar – han äger, bortsett från frågan om skadeståndsanspråk, rätt till prisminskning – även om han underlåter att häva avtalet (och därmed givetvis ej kan undgå köpeskillingsförpliktelsen helt).

Det är emellertid icke fullt klart vad som här skall förstås med kausalitet. Sättes fareregelns på nu angiven grund ur spel endast om *adekvat* kausalitet föreligger eller räcker det, att vådahändelsen skulle uteblivit, om säljaren ej förfarit kontraktsstridigt (ansvar för "casus mixtus", enligt rättsinstitutet "perpetuatio obligationis")? Godset har t.ex. avsänts med annat fartyg än det avtalade; fartyget, som är fullt sjövärdigt, förliser, medan det avtalade fartyget, vilket framförts samma route, kommer fram, jfr NJA 1902 s. 3. Motsvarande spörsmål uppkommer i flera sammanhang, bl.a. när det gäller sjörättslig deviation.⁵⁹ Läran om casus mixtus har vid flera tillfällen vunnit beaktande i svensk rättspraxis, trots det bestämda motstånd som restes mot densamma bl.a. av Almén, och detta just vid hans framställning av reglerna om orderstridigt försändande. Jag återoppar min uppsats i ämnet i TfR 1955 s. 361, med hänvisning till rättsfall, se ytterligare NJA 1957 s. 337. Enligt min där framförda uppfattning har visserligen nämnda rättsinstitut sitt värde men knappast för nu åsyftade lägen (utanför området för "besittningsfall", s. 371 f.). Kravet på adekvans synes mig därför här vara berättigat.

En viss komplikation inträder, om säljaren (giltigt) friskrivit sig från ansvar för det i och för sig orderstridiga beteendet. Vad innebär sådan friskrivning? Den *kan* betyda endast att säljaren icke skall stå prestationsrisken, dvs. främst befrias från den skadeståndsskyldighet som beteendet eljest skulle ådraga honom. Men friskrivningen kan också betyda – det blir ett tolkningsspörsmål – att köparen skall stå faran såsom om orderstridigheten ej förevarit. Ett i vissa avseenden bristfälligt fartyg skall t.ex. betraktas som i allo felfritt, så att köparen trots av bristfälligheten vållad skada – eller försening – har att erlægga fulla köpeskillingen, utan rätt till vare sig hävning eller prisavdrag. I ett känt frakträttsligt rättsfall, NJA 1951 s. 694, tolkades i överensstämmelse med det senare alternativet en certepartiklausul, enligt vilken befraktaren hade att bära all risk för förlust, skada eller försening, som vore att tillskriva (för att följa rubriken till rättsfallet) fartygens för ifrågavarande transporter olämpliga typ och konstruktion samt deras bristfälliga lossningsanordningar (st. 5 i HD-domen). Förpliktelse att utge ersättning för överliggetid (som ju kan sägas ingå i bortfraktaren tillkommande vederlag för hans prestation) ålades fördenskull lastemottagaren i dennes egenskap av be-

fraktarens rättsinnehavare. Annorlunda enligt den certepartiklausul som var aktuell i rättsfallet NJA 1925 s. 34 (se även 1929 A nr 337, 1945 A nr 130), där den ifrågavarande försummelsen av rederiet att avisera avlastaren icke skulle anses som ett brott mot certepartiet (dvs. icke medföra skadeståndsskyldighet för rederiet?) men å andra sidan befraktaren ej skulle vara ansvarig för uppehåll vid lastningen förorsakat av sådan försummelse (alltså med hänsyn till överliggetidsersättning).

Ett specialfall av orderstridigt försändande är, att säljaren underlåtit att i vederbörlig omfattning taga försäkring av godset, när sådan skyldighet följer av avtal eller av handelsbruk. Härom föreligger en bestämmelse i 64 § 2 st. köplagen. Lagbudet förutsätter till synes, att underlåtenhet att taga sådan försäkring utan vidare medför hävningsrätt för köparen. Med visst stöd av förarbetena till stadgandet kräver dock Almén⁶⁰ — även vid handelsköp — att kontraktsbrottet varit väsentligt. Faran för godset kastas då tillbaka på säljaren. Vare sig hävning sker eller icke blir säljaren vidare strikt skadeståndspliktig. Som en ytterligare påföljd nämnes köparens rätt att själv taga försäkring och låta kostnaden härför avräknas å köpeskillingen. I själva verket är detta enbart en form av skadestånd. Ersättningsanspråket kan naturligtvis göras gällande även på annat sätt än avräkningsvis.

Här möter man den principiellt intressanta frågan huruvida säljarens i och för sig väsentliga kontraktsbrott, att icke teckna försäkring, kan mista sin relevans, om vid den tidpunkt då köparen vill häva köpet risken redan är överstånden. Almén,⁶¹ vars åsikt därvidlag torde i allmänhet accepteras, anser att hävningsrätt icke kan utövas på detta sena stadium. Slutsatsen är givetvis tilltalande för rättskänslan, men den motivering som anföres, nämligen att köparen i detta fall bevisligen icke lidit någon skada genom kontraktsbrottet, leder för långt för att vara övertygande. Det kan ej allmänt hävdas, att ett objektivt sett väsentligt kontraktsbrott saknar relevans i hävningshänseende, om det kan visas att den förfördelade kontrahenten icke tillskyndats någon skada. Tvärtom är det ett erkänt förhållande att hävningsbefogenhet ofta fullt lagligt kan utövas av en köpkontrahent, i enlighet med därför gällande regler, för att frigöra sig från ett avtal jämväl då kontraktsbrottet icke åsamkat honom någon förlust. Hävningsrätt har ingalunda till funktion allenast att utplåna vederbörande kontrahents skada. Frånvaron av hävningsrätt i nu dryftade fall måste alltså grundas på den särskilda beskaffenheten av en försäkringsutfästelse (vid varuförsäkring) att bereda skydd mot viss risk, som godset kan utsättas för, och det därmed sammanhängande förhållande att när risken är överstånden utfästelsen helt generellt, för *alla* försäkringshavare, saknar värde. Icke desto mindre blir med denna ståndpunkt hävningspåföljdens funktion att prevenera mot förekomsten av kontraktsstridigt förfarande i föreliggande fall illa tillgodosedd. En säljare kan i strid mot vad han i avtalet åtagit sig underlåta att taga försäkring i förhoppning om att allt skall gå väl — och merendels går det ju väl! — och om att köparen ej skall upptäcka kontraktsbrottet förrän risken är överstånden. Upptäcktes det medan risken ännu är förhanden, kan hävningsrätt ej gärna fränkännas köparen.

VII. Rörande de fall, då köparen enligt lag eller avtal (eventuellt handelsbruk) har att erlägga betalning mot dokument, må ytterligare framhållas följande. Närmast tänkes här på i 16 och 71 §§ köplagen omförmälda dokument, i första hand konossementet, vilket i en helt annan mening än de övriga kan sägas representera godset.

Regleringen av fareansvaret i dokumentsfall är enkel. Avlämnande och fareövergång ske även här i och med fraktförarens omhändertagande av godset, alltså godset självt, vid fartygstransport dock först i och med att detsamma bragts innanför fartygets sida. Inträdet av köparens fareansvar och de med avlämnandet i övrigt förbundna rättsverkningarna har ingen omedelbar anknytning till dokumentets presenterande för köparen (och ej heller till dess utfärdande); avgörande är som sagt i stället vad som sker med själva godset.⁶² Man kunde visserligen tycka, att det icke vore orimligt om ett obehörigt dröjsmål med dokumentets presenterande hade automatiskt till följd, att faran under denna dröjsmålstid, men icke dessförinnan, låge kvar hos säljaren. Detta kan likväl icke antagas. Endast om dröjsmålet med dokumentspresentationen föranlett, att utgivandet till köparen av godset självt försenats, bör detta leda till att faran medan sistnämnda dröjsmål varar alltjämt belastar säljaren, jfr ovan under II.⁶³

Såsom förut antytts stämmer säljarens ifrågavarande förpliktelse att presentera dokument icke särdeles väl med den vedertagna bestämningen av begreppet avlämnande. Säljaren har ju icke i och med avlämnande av godset gjort "allt vad på honom ankommer" för köpets fullgörande; avlämnandet är ej den "sista akt" som för ändamålet åvilar honom. Teoretiskt försvaras denna svårförenlighet med avlämnandebegreppet så, att dokumentspresentationen är en tillägg- eller supplementär förpliktelse, vars förefintlighet icke påverkar betingelserna för uppfyllelsen av säljarens huvudförpliktelse, den som är hänförlig till godset självt. Konstruktionen är kanske icke alldeles övertygande, eftersom i varje fall företeendet av konossement utgör ett villkor för att köparen eller hans rättsinnehavare skall åtkomma godset. Dessutom är talet om tillägg- eller supplementär förpliktelse något missvisande med tanke på den centrala roll som konossementet (jämte försäkringsbrev m.m.) och det därmed förbundna betalningsansvaret för köparen spelar i transporträtten. Man är ju på det klara med att konossementspresentationen är en förpliktelse för säljaren av eminent betydelse. Den kan också karakteriseras som en "självständig" förpliktelse, något som starkt plägar understrykas i engelsk doktrin. I allmänhet kan den ingalunda ersättas genom prestation av

godset självt, se NJA 1910 s. 380, jfr dock NJA 1903 s. 508. Även om en säljare med hänsyn till avlämnandet av själva godset fullgjort vad som ålegat honom, gör han sig vid underlåtenhet att i enlighet med lag eller avtal presentera konossement med tillhörande andra handlingar skyldig till grovt kontraktsbrott, som bl.a. kan ut-sätta honom för att köparen häver köpet och därmed kastar faran tillbaka på säljaren. Oftast framstår väl i handelsrättsliga förhållanden konossementspresentationen som huvudprestation. För engelsk rätts del har t.o.m., särskilt vid cifiköp, diskuterats om icke köpavtalet bör uppfattas som "sale of documents", i stället för "sale of goods",⁶⁴ en visserligen rätt ofruktbar frågeställning.⁶⁵

Såtillvida är det emellertid träffande, vad nu i synnerhet ombordkonossement angår, att i förpliktelsen till dokumentspresentation se ett komplement till säljarens primära prestationsförpliktelse, som ju konossementet redovisar det avlämnande som ägt rum genom godsets mottagande på fartyget. I detta hänseende kommer till synes, att konossementspresentationen anknyter till avlämnandet av godset självt såsom det primära. Är i avtalet viss leveranstid angiven, brukar denna ock referera till godsets avlämnande, vilket givetvis icke utesluter, att även för tillhandahållande av dokument bör gälla viss "leveranstid" – hur nu sedan denna skall bestämmas, när föreskrift därom saknas i avtalet.⁶⁶

När nyss nämndes att säljarens skyldighet att presentera dokument kan betraktas som en självständig förpliktelse i förhållande till prestation av godset självt, är emellertid att märka att fullgörandet av sådan skyldighet kan komma att bortfalla på grund av att köparen efter avlämnandet står faran för godset. Några rättsfall belysa detta förhållande. I NJA 1941 s. 603 hade en svensk säljare till en tysk köpare sålt trävaror fob svensk hamn, med förpliktelse för denne att erlagga köpeskillingen mot lastningshandlingar. Sedan köparen befraktat ett fartyg för att avhämta och befordra en del av godset samt lasten tagits ombord, vägrade befälhavaren, som hävt certepartiet i anledning av det utbrutna andra världskriget, att utfärda konossement till säljaren. Frågan huruvida rederiet var skyldigt att ersätta säljaren skada, som uppkommit för honom genom att han för lägre pris måst sälja lasten till annan köpare, besvarades av HD nekande med hänvisning till att då säljaren i och med att lasten tagits ombord å fartyget "fullgjort leveransen" och befälhavarens vägran att utfärda konossement ej utgjort hinder för säljaren att fordra betalning av köparen. Även vid c&f- och cifiköp ha domstolarna följt en liknande linje, NJA 1943 s. 662. Här gällde det huruvida kronan vore gentemot ett bolag, som till olika köpare i England sålt gods inlastat i ett i svensk hamn liggande fartyg att betalas mot dokument, ersättningsskyldig på den grund att fartyget blivit rekvirerat av marinmyndigheterna och dokument alltså icke kunnat presenteras för inlösen. HD — som ansåg rekviritionen icke ha inverkat på möjligheten att till England överföra ifrågava-

rande i fartyget inlastade gods, när sjöfarten på England redan vid tidpunkten för rekvisitionen var spärrad — fann, att bolaget ej kunde anses ha visat, att rekvisitionen det oaktat försämrat bolagets rätt gentemot köparna. Kronan hade bl.a. anfört, att eftersom faran för godset övergått på lastmottagarna sedan lasten tagits ombord, det hade varit riktigare att betalning krävts hos dem. Se även NJA 1944 s. 673: Ett parti virke hade sålts att efter det köparen lämnat lastningsorder levereras fob Göteborg, på villkor bl.a. att köparen vore berättigad att häva avtalet i händelse kriget hindrade skeppning till Sydafrika inom rimlig tid. Detta villkor ansågs icke ha medfört befogenhet för köparen att på sätt som skett häva köpet även beträffande del av virkespartiet, som före hävningen blivit inlastat i ett av köparen anvisat fartyg ("sedan leverans ägt rum i enlighet med kontraktet", som det heter i HD-domen).

Vidare kommer i detta sammanhang i betraktande, att rättsreglerna om konossement fått en sådan utformning att de såvit möjligt skola skydda köparen eller annan mottagare av dokumentet mot risken för att säljaren vid avlämnandet av godset åsidosatt sina förpliktelser enligt köpavtalet. Köparen skall ha en viss säkerhet för att godset blivit rätteligen avlämnat. I den meningen anknyter således konossementet till avlämnandet av godset såsom huvudprestation. Rättsregelsystemet är i detta avseende ganska komplicerat. Här må blott erinras om följande.

Det har meddelats lagbestämmelser om att i konossement skola på avlastarens begäran intagas uppgifter som äro av betydelse för köparen-mottagarens bedömning av huruvida det skedda avlämnandet står i överensstämmelse med avtalsvillkoren. Se sålunda 152 § sjölagen (uppgifter bl.a. om godsets art, vikt, mått och stycketal, om dess "synliga tillstånd", om tidpunkten för avlastningens avslutande, vid mottagningskonossement godsets mottagande, och om villkoren för godsets befordran och utlämning, jfr 3 § 3 mom. Haaglagen. Konossement som icke har det föreskrivna innehållet behöver i allmänhet ej inlösas av köparen. Bestämmelserna kompletteras av ett stadgande i köplagen, 69 § 2 st. Om av utfärdat konossement ej framgår, att inlastningen är i rätt tid verkställd, äger köparen avvisa godset. Han har, kommenterar Almén,⁶⁷ hävningsrätt blott och bart på denna grund och således även om säljaren kan på annat sätt styrka, att avlämnandet verkställts före den utsatta tiden. Konossementsprestationens självständighet framträder här klart.

Viktigare är att om av konossementets innehåll framgår, att köpavtalet icke respekterats av säljaren — det må gälla godsets beskaffenhet, tiden för dess inlastning resp. mottagande av fraktföraren eller villkoren för dess befordran eller utlämning (såsom då mottagaren

köprättsligt obehörigt påförts ersättning för överliggetid) – köparen är befogad att avvisa dokumentet dvs. vägra dess inlösen när det förelägges honom. Utrymmet för att fränkänna köparen denna befogethet med hänvisning till att avvikelser från avtalet är oväsentliga torde i handelsrättsliga förhållanden vara ringa. Fråga är, om något krav på väsentlighet alls kan ställas, om köparen reagerar omedelbart när konossementet erbjudes honom för inlösen.⁶⁸ Ett dylikt avvisande behöver nu icke innebära, att säljaren därmed avsett att häva köpet. Men vad gäller i förevarande fall, om köparen haft sådan avsikt? Det kan ligga nära tillhands att för *hävning* kräva kontraktsbrottets – det aktuella eller det anteciperade kontraktsbrottets, se NJA 1963 s. 136, jfr ock 1925 s. 50 – väsentlighet. Det är dock osäkert huruvida ett dylikt krav har fog för sig. Ätminstone då konossementet på grund av fraktförarens anteckning om skada å godset eller om dess kvantitet är "orent", göra sig hänsynen till dokumentets minskade omsättningsbarhet gällande. Under alla förhållanden torde förutsättningarna för hävningsrätt lätt bli uppfyllda, om ej säljaren efter köparens avvisande av det ej helt kontraktsenliga konossementet snabbt vidtager rättelse och alltså erbjuder behörigt, med köpavtalet förenligt dokument.⁶⁹

Köpavtalet kan emellertid vara åsidosatt av säljaren utan att detta framgår av konossementsurkunden. Godset kan t.ex. vara vid avlämnandet behäftat med fel som yppas senare och alltså icke varit iakttagbara vid dokumentets utfärdande. Icke heller här saknar köparen rättsmedel mot säljaren. Till en början utgör den omständigheten att köparen är skyldig att betala mot konossement icke hinder för honom att i efterhand föra talan mot säljaren under åberopande av dennes kontraktsbrott, med yrkande bl.a. om återbärande av den erlagda köpeskillingen eller del därav. Men köparen är icke enbart hänvisad till denna utväg, som ofta, och särskilt vid internationella köp, måste vara betungande och osäker. Visserligen är det av synnerlig vikt från synpunkten av konossementets funktion i handelslivet, att när det icke framgår av konossementets eget innehåll, att säljarens krav på grund av godsets felaktiga beskaffenhet eller av annat skäl är materiellt obefogat, inlösen i regel kommer till stånd utan att fördröjas av tvister om huruvida säljaren rätteligen fullgjort avtalet. Hänsyn härtill har tagits i stadgandet i 71 § köplagen, enligt vilket en köpare som förbundit sig att erlägga betalning mot konossement (eller i 16 § omnämnd fraktsedel) ej är berättigad att undandraga sig betalning på den grund att godset ej framkommit eller att han ej haft tillfälle att undersöka det, jfr 111 § sjölagen,

som endast tillerkänner den som är "behörig" att mottaga godset rätt att besiktiga detsamma före mottagandet.⁷⁰ Den stora betydelsen av 71 § köplagen från förevarande synpunkt har i rättslitteraturen med enfass understrukits av Selvig.⁷¹ Men icke dess mindre har i svensk rättspraxis fastslagits, att köparen även i nu avsedda fall, där säljaren gjort sig skyldig till ett kontraktsbrott som ej framgår av konossementet självt utan får ådagaläggas i annan ordning, är berättigad att invändningsvis göra detta kontraktsbrott gällande när dokumentet presenteras för inlösen. Köparen äger alltså vägra att erlägga betalning eller, i händelse kontraktsbrottet icke skulle kunna anses väsentligt, åtminstone göra prisavdrag, NJA 1914 s. 602, 1924 s. 562 (st. 2 i HD-domen) och 1963 s. 136 (yttrande i ämnet av jr. Dennemark). Detta antages även av Almén,⁷² liksom i dansk och norsk rättspraxis. Men det plägar betonas, att köparen här handlar på egen risk. Även om han till synes har starkt stöd för sin invändning, kan det sedermera befinnas, att det återopade kontraktsbrottet ej föreligger med påföljd att han drabbas av ansvar för mora solvendi. Däremot synes man för nordisk rätts del vara främmande för den mellanståndpunkt som förordats i kontinental doktrin, att om köparen skall i förutsatta fall äga undandraga sig skyldigheten att inlösa konossementet, han redan vid tiden för dess presenterande måste förfoga över bevismaterial som med största sannolikhet ådagalägger det berättigade i hans invändning.⁷³

Detta om rättsskydd för köparen på det köprättsliga planet. Därjämte föreligger ett antal rättsregler, som ålägga *fraktföraren* förpliktelser i köparens intresse, regler som alltså icke ha enbart frakträttslig innebörd utan fullfölja köprättsliga uppgifter. Transporträtten har, såsom framhållits bl.a. av Selvig, anpassats till eller utbyggts med vad från köprättsliga synpunkter ansetts särskilt angeläget. Även därutinnan har konossementsprestationen anknytning till avlämnandet av godset som huvudprestation. Reglerna skola bereda köparen, via fraktföraren, åtminstone till en viss grad säkerhet för att det avlämnande av godset som skett ej är oförenligt med köpavtalet. Och lagbestämmelserna skydda icke blott den aktuella köparen utan även hans rättsinnehavare eller överhuvud godtroende mottagare av konossement.

Till dessa regler kan hänföras redan stadgandet i 160 § sjölagen, enligt vilket villkoren för godsets befordran och utlämnande bestämmas, såvitt angår förhållandet till mottagaren, av konossementet, varför vad fraktavtalet innehåller icke kan mot honom återopas med mindre i konossementet intagits hänvisning därtill. Blott på frakt-

avtalet grundade, i och för sig motiverade inskränkningar i köparen-mottagarens rätt få ingen giltighet mot honom, om han ej genom konossementet underrättats om desamma. – Detta skulle dock ha ett blott begränsat värde, om icke köparen-mottagaren kunde lita på riktigheten av de uppgifter av köprättsligt intresse som förekomma i konossementet. För uppnående härav ålägges därför fraktföraren, ehuru icke part i köpavtalet, skyldigheter gentemot godtroende mottagare av konossementet. Han har enligt 161 och 162 §§ sjölagen, sådana dessa lyda efter 1973 års lagstiftning, ett "uppgiftsansvar".⁷⁴ Godset skall nämligen enligt den förra paragrafen anses mottaget eller lastat såsom det beskrivits i konossementet, och någon motbevisning häremot får icke föras gentemot godtroende mottagare av urkunden. Fraktförarens skyldigheter sträcka sig t.o.m. än längre. Även vid frånvaro av uppgifter skall godset, såvida icke anmärkning om skada på detsamma eller brist i dess förpackning tagits in i konossementet, anses ha mottagits eller lastats i "gott synligt tillstånd", och motbevisning får ej heller här föras gentemot godtroende konossementsförvärvare. Fraktföraren fingeras ha uppgivit, att godset var i sådant tillstånd.

Det uppgifts- och därmed jämförliga ansvar som enligt 161 § sjölagen åvilar fraktföraren är ett "transportansvar", dvs. en skadeståndsskyldighet motsvarande den som i allmänhet en fraktförare får vidkännas när han icke rätteligen fullgjort vad som enligt sjörättsliga regler ålägges honom som transportör (§§ 118 ff.). Med hänsyn till den utsträckning i vilken friskrivning från dylikt ansvar är tillåten (se 161 § 2 st.) och möjligheterna härutinnan pläga utnyttjas blir det i allmänhet ett ansvar blott för culpa in contrahendo, icke ett garantiansvar. I 162 § sjölagen tages vidare direkt sikte på dylik culpa å fraktförarens sida, i det att stadgandet tillerkänner en tredje man som lider skada genom att inlösa konossementet i förlitan på dess riktighet rätt till ersättning av fraktföraren, om denne insett eller bort inse att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. Lagbudet anknyter här icke till fraktförarens allmänna transportansvar utan bygger såvitt man kan se på allmänna avtalsrättsliga grundsatser, av vilka ansetts följa, att ersättningsskyldigheten är begränsad till det s.k. negativa kontraktsintresset.

Det må slutligen tilläggas att förutnämnda uppfattning, att prestation av dokument utgör, i förhållande till avlämnandet av godset självt, en tillägs- eller supplementär förpliktelse för säljaren, passar bättre i åtskilliga fall, då handlingen är av annan art än som anges i 16 och 71 §§ köplagen. Sådana handlingar kunna vara av mycket

skiftande valör. Att bevis om utförsel- eller införseltillstånd merendels äro dokument av synnerlig betydelse är självklart. Men även kvalitetsintyg (analysbevis, provningscertifikat etc.) kunna på grund av omständigheterna vara av stor vikt för köpets fullgörande, så att underlåtenhet att tillhandahålla dem kan ådraga säljaren kontraktsbrottspåföljder och eventuellt föranleda farans återkastande på honom. Oftast synes det dock mera vara säljaren än köparen som har intresse av att dylika handlingar ligga till grund för köpet, se t.ex. NJA 1923 s. 156, 1927 s. 108, 1935 s. 340, 1939 s. 352.

NOTER TILL KAP. 4

1. § 10 vid not 15 b.
2. Detta har större konsekvenser än man kanske först kan tro. Om ett exportbolag utövar rederiverksamhet för befordran av gods som bolaget säljer till kunder i utlandet och några självständiga mellanhänder icke anlitas utan den interlokala transporten ombesörjes av hos bolaget anställda, kommer alltså avlämnandet först på ett sent stadium och fareövergången fördröjs i enlighet härmed, Tiberg, Exporträtt 2, 1968, s. 20 f. Detta är kanske mindre rationellt, om rederiverksamheten handhaves som en särskild bransch inom exportföretaget. Varför skall enbart på grund av denna organisatoriska integrering köparen behandlas så gynnsamt i farehänseende? Man kan dock knappast komma till annat resultat de lege lata, från köplagens utgångspunkt, åtminstone om icke en mycket "fri" lagtolkning appliceras. För tysk rätts del behöver det, enligt uttalanden i doktrinen, icke vara något hinder för farans övergång, att transporten handhaves av säljarens eget folk, Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 188. Men säljaren anses då svara för de anställdas culpösa förfarande jämlikt BGB § 278. Man tillämpar alltså i förevarande läge icke samma vidsträckta vådahändelsebegrepp som eljest utan företager en uppdelning synbarligen på det sättet att fareregelns användning kommer att inskränkas till verkligt casuellt betonade händelser.
3. Här bortses dock från frågan om verkan av att speditör omhändertager godset.
4. Almén nämner dock även transporter utförda av "formän" samt av flottningsförening, § 10 vid och i not 16.
5. Är det köparen som har att föranstalta om godsets försändande, blir det han och icke säljaren som har sagda dirigeringsrätt i förhållande till fraktföraren. Att det brister i fraktförarens självständighet är naturligtvis i *detta* fall utan betydelse från den i texten berörda synpunkten; det endast förstärker skälen för fareregelns tillämplighet. Av intresse är däremot, att 15 § köplagen gäller jämväl i förevarande läge, Almén § 15 vid not 8 a. Säljaren har således här, om man skall tillämpa lagstadgandet efter orden, skyldighet att avsända godset, ehuru han icke har stora möjligheter att utöva sin "hindringsrätt".
6. Grönfors, Successiva transporter, 1968, s. 102.

7. Överlämnas godset till någon som blott tillfälligt åtagit sig ett transport-uppdrag av den art som förekommer vid yrkesmässiga fraktförarens transportåtaganden, torde således kravet på självständig fraktförare enligt 10 § köplagen icke kunna anses uppfyllt.

I förbigående må anmärkas, att den självständiga fraktförare, vars övertagande av godset medför farans övergång, icke behöver vid tidpunkten ifråga vara bestämd, vilket har betydelse bl.a. då godset vid vägtransporter inlämnas på en godscentral e.d. Egendomligt nog har i dansk rättspraxis olika meningar gjort sig gällande härvidlag, UfR 1937 s. 603. Se dock numera UfR 1973 s. 388.

8. Se ovan kap. 2 i not 31.
9. Beträffande skillnaden mellan kontraktsrätten och den utomobligatoriska skadeståndsrätten i detta avseende se min "Skadeståndsrätt", 5 uppl. 1972, s. 111 noten.
10. Till jämförelse må erinras om att vid genomgångstransport den ansvarsfrihet, som den avtalande fraktföraren äger förbehålla sig i vad angår transportsträcka, som betjänas icke av honom själv utan av en efterföljande fraktförare (hittillsvarande 123 § sjölagen, se numera 168 § 3 st.), har ansetts betingad av att den sistnämnde kommer i direkt rättsförhållande till transportkunden. Se motivuttalande återgivet i Afzelius-Hagberghs sjölagsedition, 16 uppl. 1969, s. 103 f.
11. Se bl.a. Almén § 15 vid not 15—16, jfr § 10 efter not 33. (Ett undantag synes dock rättsfallet UfR 1920 s. 440 representera.) Den fara som här avses är naturligen faran för godset under transporten, icke under tiden sedan det framkommit till säljarens ombud eller denne själv, jfr ovan kap. 2 före not 41 samt sakläget i SvJT 1916 s. 304.

Med de i texten avsedda fallen åsyftas icke direkt fall av genomgångs- eller annan successiv transport. Här uppkommer icke heller spörsmålet, *såvitt* den verkställande fraktföraren anses omedelbart förpliktad gentemot transportkunden, nämligen på den grund att han för transporten i fråga omhändertagit godset för dennes räkning (eller möjligen enligt reglerna om tredjemansavtal). Annorlunda emellertid, till den del nämnde fraktförare, såsom kan framgå t.ex. av ett av honom utfärdat lokalkonossement, visserligen omhändertagit godset för transport men icke för transportkundens utan för den avtalande (förste) fraktförarens räkning, i syfte således att hans åtagande skall vara av berörda interna natur. Se om den verkställande transportörens ansvar och formerna för detsamma *dels* Grönfors a.a. s. 198 ff., jfr s. 114 (särskilt s. 203 nederst: "antingen till den förste transportörens agent" etc.) *dels* samme förf. i SvJT 1975 s. 513 ff., i anslutning till rättsfallet ND 1973 s. 286. I denna not, beträffande successiva transporter, hävdade distinktion synes likväl icke godtagen av Grönfors. Jfr ytterligare ND 1973 s. 24.

12. Överensstämmande bl.a. Ussing, Køb § 3 IV D och Kristen Andersen a.a. s. 69 f., vilken åberopar rättsfallet NRt 1926 s. 106, som dock icke synes utsäga mycket.
13. Däremot menas säkerligen icke, att utställandet av konossement till säljarens egen order skulle hämma avlämnande och fareövergång. Det gäller ju då en åtgärd som icke berör godset självt, se nedan under VII.
14. Så tolkas ock Almén av Lagergren a.a. s. 49.

15. Icke heller uniforma lagen innehåller något stadgande om verkan av speditörs mottagande av godset.
16. § 10 vid not 28 f., jfr i not 44.
17. 1904, s. 20.
18. 1905, s. 46.
19. Se särskilt Grönfors a.a. s. 72 ff. (med hänvisning bl.a. till NJA 1947 s. 539).
20. Se Grönfors a.a. s. 83 samt Tiberg a.a. s. 50, 51, 89.
- 20 a. Det antydda frångåendet av kravet på verkligt fraktföransvar, i synnerhet vid successiva transporter, framträder på sitt sätt även i fall som avses i 16 § köplagen. I denna ställes visserligen, i motsats till i 10 §, jfr Almén § 10 vid not 31 f., krav på att dokumentet skall gälla godsets försändande ända fram till bestämmelseorten, NJA 1945 s. 147. Men det antages allmänt, att kravet är uppfyllt även vid utfärdandet av ett genomgångskonossement enligt vilket den avtalande transportören friskriver sig från ansvar för vad som händer under den del av transporten som utföres av den verkställande transportören. Bedömningen torde icke anses böra bli en annan ens då genomgångskonossementet, såsom ofta förekommer, saknar en *utfästelse* av den avtalande transportören om godsets transport ända fram till bestämmelseorten.
21. Vad som är av intresse är väsentligen förbehållet för säljarens culpa. Att *köparen* har att vidkännas följderna av sin egen culpa är väl klart.
22. Tillägg till §§ 21—27 under I.
- 22 a. Scil. hävningsrätt enligt köplagens dröjsmålsregler?
23. Uppenbarligen kan en *direkt* analogi från säljarens rätt att åberopa force majeure icke vara hållbar. Köparens mottagande av godset är något som ligger i hans eget intresse men sällan i säljarens; dennes intresse går, utom i rena undantagsfall, blott ut på att få betalt. Medan force majeure å säljarens sida tillerkännes relevans därför att den förpliktelse som han med hänsyn till andra partens intresse har att fullgöra är omöjlig att uppfylla eller är extraordinärt betungande, finns det för köparens del, såvitt det blott gäller mottagande av godset, ingen motsvarande förpliktelse i andra partens intresse. Utan skall force-majeurehinder för köparens mottagande av godset beaktas, måste det bero på att då han på detta sätt går miste om den *fördel* som han åsyftat med avtalet skäl kunna anses föreligga för att låta honom frånträda avtalet och därmed slippa erlagga köpeskillingen. Detta är ju något väsentligt annat. Men icke vilken fördel som helst utan motprestationen till köpeskillingsförpliktelsen. Det rör sig som synes om ett fareproblem, se texten.
24. § 24 i not 54, § 30 vid not 9.
25. Det är också svårt att inse att den omständigheten att 28 § omnämner, förutom köparens underlåtenhet att erlagga köpeskillingen, jämväl underlåtenhet att vidtaga åtgärd varav dess utbekommande må bero skulle kunna utgöra ett stöd för att köparen åtminstone i skadeståndshänseende ägde åberopa force majeure beträffande godsets mottagande. Ty regeln om detta jämställande är en regel till *säljarens* förmån: icke blott aktuellt dröjsmål utan även berörda form av anteciperad mora å köparens sida skall skänka säljaren hävningsrätt enligt 28 §. Att regeln då skulle kunna tagas till intäkt för att tillgodose *köparens* intresse att undgå skade-

ståndsansvar synes ej rimligt.

I olikhet mot Almén gör Ussing gällande, att köparen i undantagsfall bör vid varaktigt force-majeure-hinder för godsets mottagande äga häva avtalet. Detta skulle innebära, såsom förut sagts, att faran lägges på säljaren. Motiveringen är, att den skadeståndsbefrielse för köparen som man enligt Ussings mening har stöd för genom att i 28 § köplagen talas om åtgärd varav köpeskillings utbekommande må bero skulle bli illusorisk, om köparen saknade hävningsrätt och säljaren alltså ägde utkräva köpeskillingen, med utnyttjande t.ex. av 34 § köplagen, Køb § 14 II 2 (mot slutet) och § 12 III B; jfr § 7 IV 2. Slutsatsen minskar ej betänkligheterna mot att antaga, att köparen vid force majeure beträffande godsets mottagande undgår skadeståndsskyldighet. Leder sambandet mellan köparens skadeståndsbefrielse och säljarens rätt att fasthålla köpet till sådana konsekvenser, föreligger anledning att betvivla denna befrielse. Mot Ussings nu nämnda ställningstagande protesterar Hjermer a.a. s. 566 not 45. Och det må tilläggas, något utanför ämnet, att t.o.m. om force majeure orsakar hinder för köpeskillings erläggande enligt avtalet, t.ex. som följd av efter avtalet utfärdade valutabestämmelser i främmande stat, det visst icke är klart, att köparen alltid fritages från ersättningskyldighet enligt 30 § köplagen. Säljaren kan ha anspråk på att säljarens köpeskillingsfordran infrias i annan ordning. Härom utförligt Hjermer s. 589 ff.

26. Eller ideell andel i sådan egendom, se nedan i texten.
27. Talet om att det vore en betingelse för koncentration enligt fareregeln, att koncentration ägt rum med hänsyn till prestationsrisken, synes icke vara någon upplysande konstruktion.
28. § 3 vid not 21. Se även Ussing a.a. § 2 V A.
29. Någon gång synes man dock i rättspraxis ha varit benägen att icke så strängt upprätthålla detta krav. Här syftas på de rättsfall som föreligga rörande avtal var säljaren tillerkänts befogenhet, vid fob- eller fasförsäljning av trävaror, att för varor som ej avhämtats före viss angiven tid indraga betalning mot "approximativ" faktura, varefter enligt avtalet sådana varor skulle kvarligga för köparens räkning och på hans risk men under säljarens vård. Se NJA 1925 s. 151 (ej skyldighet att hålla varorna avskilda för köparens räkning eller att ha dem iordningsställda för leverans) samt NJA 1928 s. 621 (där man dock knappast gick lika långt i antydda riktning, se st. 1 i HD-domen). Jfr även NJA 1914 s. 209 samt UfR 1917 s. 89.
30. Ussing a.a. § 7 I, som uttalar att när det gäller genusköp av allmänna handelsvaror och godset adresserats till annan än köparen man knappast kan tillåta säljaren att bevisa, att godset var bestämt för köparen med mindre han, innan han kunnat veta något om vådahändelsen, avsänt underrättelse till köparen om att godset var bestämt för honom. Se vidare uttalandet i § 7 II om krav på dylik underrättelse vid handelsköp, bl.a. i följd av kutym. Även hos Hasle-Nebelong, *Løsøre-køb*, 1949, s. 82 ff. hävdas, att i vissa i kommentaren berörda fall ett underrättelsekrav av nämnda slag bör ställas, såsom när köparens intresse "kendeligt" motiverar detta.
31. Så Lagergren a.a. s. 28. Se ock samma förf s. 144 rörande den av Gross-

mann-Doerth, Das Recht des Überseekaufs, 1930, s. 257—301 — i en i och för sig mycket givande framställning — rekommenderade gränsdragningen.

32. Jfr Handelsbruk VI nr 352 (ej handelsbruk, att speditör har att under-
rätta varumottagaren om godsets avsändande eller framkomst).
33. Se Lagergren a.a. s. 142 f.

Utgår man från att det in dubio icke är ett villkor för fareövergången, att säljaren lämnat köparen underrättelse om godsets avlämnande, måste det sakna betydelse, att säljaren vid den tidpunkt då han ändock lämnar sådan underrättelse — eller då han avfordrar köparen köpeskillingen — ägt eller bort äga kännedom om att vådahändelse redan inträffat som förstört eller skadat godset. Det är ju en säljares fulla rätt, om köparen står faran, att ge denne meddelande om en förelupen vådahändelse och i anledning därav utkräva fareansvaret. Något krav på god tro kan alltså icke, såsom dock stundom sker (se Lagergren a.a. s. 145), med denna utgångspunkt ställas. En annan sak är att om däremot på någon grund antages, att faran icke övergår förrän köparen erhållit underrättelse om avlämnandet, det kan vara påkallat att förse denna regel med det undantaget, att oaktat säljaren lämnat meddelande om avlämnande resp. framställt krav på köpeskillning först efter det vådahändelse inträffat och faran därför egentligen skulle vara säljarens, han befrias från denna påföljd, såframt det kan antagas att han vid tiden för meddelandet eller kravet var i god tro med hänsyn till den redan inträffade vådahändelsen. Se i denna riktning uniforma lagen art. 19 mom. 3 och art. 100, där för otydlighetsfall ges en huvudregel, som avviker från vad här antagits vara den i svensk rätt gällande men som modifieras genom en undantagsbestämmelse om godtrosskydd för säljaren.

På annat plan ligger likaledes regleringen av farespörsmålet i art. 99 uniforma lagen för det fall att köpet avser gods som redan när avtalet slöts var under transport sjöledes. Här anses köparen in dubio ha övertagit fareansvaret jämväl för tiden *före* avtalet, från och med fraktförarens inlastning av godset, se i svensk rätt Almén § 17 i not 20. Om nu en vådahändelse inträffat under nämnda tid före avtalet, får naturligtvis köparen stå sin risk och kan icke invända, att han ej skulle ha ingått avtalet, om han haft kännedom om vådahändelsen. Men detta kan uppenbarligen gälla endast om icke heller säljaren känt eller bort känna till vad som inträffat. Är säljaren däremot ondtröende, så att han vid avtalet haft eller bort ha vetskap om att godset blivit förstört eller skadat, kan på allmänt avtalsrättsliga grunder försvaras, att han icke bör profitera av vådahändelsen utan att faran för vad som redan hänt ligger kvar hos honom.

34. Annorlunda som det förefaller Kennedy's a.a. s. 116, Schmitthoff, The export trade s. 32.
- 34 a. Jfr det fall att, vid avtal om leverans av ett varuparti till A och B gemensamt, avtalet enligt överenskommelse fullgöres på det sätt att vardera erhåller, icke hälften av den konkreta egendom som partiet omfattar utan sin ideella andel, hälften, av partiet, medan upplösningen av rättsgemenskapen till att avse bestämda objekt sker först senare.
35. Se Hasle-Nebelong a.a. s. 84 f. med rättsfallshänvisningar, bl.a. till UfR 1933 s. 853 (av särskilda skäl ingen fördelning pro rata parte), jfr ock

- UfR 1921 s. 297, varom i TfR 1921 s. 297.
36. § 17 i not 69 (om det här omnämnda notisrättsfallet NJA 1917 A 92 se även Almén § 50 i not 37 a).
 37. Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm 262.
 38. Så principiellt Ussing, Aftaler, 2 uppl. 1945, § 7 III, § 37 II 4.
 39. Se i synnerhet Lagergren a.a. s. 138 f. Märk i detta sammanhang även Almén § 37 not 31, där det säges att det visserligen kan synas egendomligt, att säljaren har dispositionsrätt över godset oaktat köparen står faran, men att detta icke är något enastående; förhållandet är enahanda, om säljaren till fullgörande av leveransavtal skickat varan så tidigt, att han kan utan att därigenom komma i mora disponera över densamma för egen räkning och i dess ställe till köparen avsända annat varuparti.
 40. Almén § 10 vid not 40 a.
 41. Almén § 62 vid not 56 ff. och i not 59, se även i not 43.
 42. § 10 vid not 43.
 43. S. 74 b.
 44. S. 101 b.
 45. Icke heller enligt uniforma lagen torde, fastän denna helt allmänt låter faran övergå till köparen vid säljarens "delivery", föreligga något hinder för att godtaga regeln. Se bl.a. Schmitthoff i Unification of the law etc. s. 183 f.
 46. Vad som menas med att godset bragts innanför fartygets sida är i och för sig icke självklart och har varit föremål för delade meningar. Se om de olika alternativen t.ex. Grossmann-Doerth a.a. 178 ff. och Haage, Das Abladegeschäft, 4 uppl. 1958, s. 170 f. Härskande uppfattning är för nordisk rätts del, att godset (jfr Haage: "das Mehrgewicht der Ware") överskridit fartygets reling.
 47. § 62 i not 59 a. Likaså Hasle-Nebelong a.a. s. 337.
 48. Lagergren-Carlander, nedan i kap. 5 anmärkta arbete s. 22, 24, 28.
 49. Termes commerciaux. Trade terms. 1953 (se likaledes kap. 5 nedan) s. 62, 64, 76, 80, 97, 103.
 50. Delivery of the goods s. 99 not 1 (med författarhänvisningar).
 51. Festskrift för J. Garrigues s. 439 (med hänvisningar).
 52. Brist i godset inbegripes således, när i det följande talas om "fel".
 53. Almén § 58 vid not 19 a—21, som även framhåller att om köparen däremot åberopar fel eller brist i godset, reklamationsskyldighet endast undantagsvis inträder innan godset kommit honom till handa (52 § köplagen).
 54. I vissa hithörande fall undanskymmes visserligen denna skillnad, nämligen om felet först på ett sent stadium ger sig till känna, "yppas". Som bekant anses fel i köplagens mening föreligga, även om blott "fröet" till den skada som sedermera upptäcks förefanns vid tiden för avlämnandet; det räcker med att skadan förelåg "in nuce", jfr t.ex. NJA 1938 s. 273. Denna synpunkt kan appliceras, även om godset självt icke är behäftat med fel men det på grund av bristfällig förpackning e.d. är utsatt för risk att skadas.
 55. Ett rent bagatellfel är mestadels juridiskt sett icke att betrakta som "fel", se uniforma lagen art. 33 mom. 2.

56. Det får dock en säljare tåla, även om å hans sida föreligger blott ett kortvarigt dröjsmål och vådahändelsen inträffar under denna dröjsmålstid, medan godset är kvar hos honom.
57. Tillägg till §§ 21—27 under V.
58. Jfr Almén a.st. i not 30 b.
59. Se särskilt Grönfors, Allmän transporträtt, 4 uppl. 1975, s. 68, Schmidt m.fl. a.a. s. 75 f. Jfr ock Tiberger a.a. s. 44.
60. § 64 vid not 68.
61. § 64 vid not 68 ävensom Tillägg till §§ 21—27 vid not 68 a—70, där dock uttryckssättet är försiktigare. Icke ens ersättning motsvarande säljarens "obehöriga vinst" (besparade försäkringspremier) synes Almén vilja tillerkänna köparen, § 64 vid not 55 b.
62. En fareövergång i nära anslutning till vederbörande dokument (icke enbart ombord- eller mottagningskonossement men å andra sidan, såvitt synes, icke vilket dokument som helst) samt köparens skyldighet att betala mot dokumentet förordas av Hellner a.a. (Festskrift för Garrigues), se särskilt s. 442 och s. 449 f. Det tycks för fareövergången förutsättas, att den som utfärdat dokumentet dessförinnan omhändertagit godset.
63. Almén § 71 vid not 49 ff.
64. Se t.ex. Kennedy's a.a. s. 17.
65. I detta sammanhang kan man fråga sig huruvida köparen äger häva köpet eller eljest åberopa kontraktsbrottsregler, om säljarens underlåtenhet att presentera konossement beror på att urkunden av våda förstörts eller utan att det kan tillräknas säljaren kommit på avvägar. Svaret torde i allmänhet böra vara jakande. Faran för godset ligger enligt fareregeln på köparen, men faran för dokumentet är principiellt säljarens. Se NJA 1919 s. 250 och Almén § 71 i not 37 a. En komplikation uppkommer dock, om även godset förstörts av våda, Haage a.a. s. 46 samt Selvig i TfR 1969 s. 90 f. Det måste fasthållas vid att även en köpare som vid godsets förlust blivit betalningsskyldig enligt fareregeln kan ha behov av dokumentet, särskilt för att framställa krav mot försäkringsgivaren eller mot fraktföraren.
66. Att fordra att presentationen av konossementet (med tillhörande dokument), som i stor utsträckning försiggår med banks förmedling, skall ske omedelbart efter avlämnandet torde som generell regel vara alltför strängt mot säljaren. Men att i stället kräva att den skall företas utan oskäligt dröjsmål eller liknande är icke mycket upplysande. Se i ämnet — förutom Almén § 71 vid not 46 ff., enligt vilken godsets ankomst till bestämmelseorten är den senaste tidpunkten för konossementets presentation — Selvig i TfR 1969 s. 87.
67. § 69 vid not 21.
68. Se den vägande framställningen hos Anna Christensen, Studier i köprätt, 1970, s. 109—121.
69. Även i detta hänseende är rättsfallet NJA 1910 s. 380 av intresse. Fråga var i denna del huruvida säljaren, när köparen trots den felaktighet som vidlådde konossementen icke ansågs ha hävt köpet, kunde genom att vidtaga rättelse i det felaktiga hänseendet förebygga en senare hävning å köparens sida. Förmodligen bör i regel befogenheten att företaga dylik rättelse erkännas endast inom relativt snäva gränser, jfr 49 § köplagen

samt dissenserna i HD. Se även Haage a.a. s. 93 ff. samt UCC Sec. 2—508, 2.

70. I motiven till 111 § sjölagen uttalas ock, att det är uppenbart att den i sjölagen stadgade besiktningsrätten ej kan åberopas till eluderande av vad 71 § köplagen innehåller (Afzelius-Hagberghs sjölagskommentar s. 94). — Denna köplagsbestämmelse gäller även om godset framkommit till bestämmelseorten. Men den kan sättas ur spel genom förbehåll om rätt för köparen att inlösa dokumentet först sedan han å denna ort företagit undersökning av godset.
71. TfR 1969 s. 58 ff. Enligt förf. kan fraktföraren genom att tillåta köparen besiktning av godset i strid mot 71 § köplagen ådraga sig ansvar gentemot säljaren, en uppfattning som dock har bestritts med hänvisning till NRt 1911 s. 257.
72. § 71 vid not 28 ff.
73. Haage a.a. s. 81, Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 288. — Likgiltigt måste väl vara, trots förekommande uttalanden av motsatt innehåll, att köparen när han vägrade inlösa konossementet av det ena eller andra skälet visste eller "trodde sig veta" att godset var kontraktsstridigt. Avgörande är om han, efter vad sedermera utrönes, hade rätt i sak eller ej.
74. Se härom Tiberg i FJFT 1975 s. 181 samt Selvig, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, 2 uppl. 1975, s. 101 ff.

5. Tillämpning av fareregeln samt avvikelser från denna, enligt särskilda köpklausuler

Såsom förut framhållits skulle en framställning av fareregeln enbart med stöd av bestämmelserna i 10 och 17 §§ köplagen ge en ofullständig uppfattning om de rättsverkningar som åsyftas med talet om farans övergång från säljaren till köparen enligt denna regel. Här mer än någonsin spela särskilt avtalade köpvillkor, vanligen formulärrättsliga sådana, en roll – köpvillkor som visserligen behandla även andra ämnen än farespörsmålet men i vilka detta ägnas stor uppmärksamhet. Ifrågavarande formulärrättsliga klausulers relevans framgår för övrigt av att köplagen i sitt klausulkapitel meddelar, till övervägande del förtjänstfulla, tolkningsregler avseende desamma. Det föreligger i den delen, såsom tidigare nämnts, en märklig mellanform mellan den legala och den avtalsrättsliga regleringen. Även UCC (Uniform commercial code) innehåller regler om ett antal köpklausuler (Sec. 2-319 ff.). Däremot ha sådana icke influerat i den uniforma lagen, något som knappast kan undgå att framkalla tvekan om huruvida och i vad mån i olika klausulfall den allmänna, schematiska regleringen av "delivery" i art. 19 mom. 2 är att tillämpa.

För tolkningen av köprättsliga klausuler äro av speciellt intresse de avtalsvillkor, som den internationella handelskammaren låtit utarbeta och som gå under namnet Incoterms 1953 (tidigare av år 1936).¹ Viktiga äro likaledes de för tillkomsten av Incoterms grundläggande redogörelser för uppfattningen i olika länder av ett antal köpklausuler som återfinnas i "Termes commerciaux" ("Trade terms"), 1953. För svenska Tradeterms redogöres i en skrift av Gunnar Lagergren och Thor Carlander.² Ytterligare publikationer av avtalsvillkor som böra uppmärksammas äro dels de som tillkommit inom ramen för ECE:s verksamhet, i första hand avseende villkor vid export av maskiner samt annan mekanisk och elektrisk utrustning³ men även avtalsvillkor rörande vissa andra varuslag, dels vad amerikansk rätt beträffar "The revised American foreign trade definitions", 1941.⁴ Anmärkas må ytterligare öststaternas köpklausuler ("Comecon"-bestämmelserna).⁵ – På sistone ha de s.k. "Combiterms" fått

stor aktualitet: leveransklausuler för internationell speditörsamlastingstrafik (Jan Ramberg och Alfred Holtz). De skola beröras mot slutet av detta kapitel.

1. Den för köparen mest betungande klausul som här kommer i betraktande är den då leverans skall ske "ex works", dvs. från säljarens fabrik, lager, varuhus etc. Klausulen omnämnes ej i köplagens klausulskapitel men är upptagen i Tradeterms och Incoterms liksom i 1941 års amerikanska utrikeshandelsvillkor. Vid internationella köp säges den stundom förekomma sparsamt.⁶

Klausulen utgår från att det är köparen som ombestyr både den lokala och interlokala transporten av godset. Det föreligger icke ett försändnings- utan ett avhämtningsköp. Redan i och med avhämtnandet av godset vid säljarens "works" är detsamma avlämnat och faran övergår till köparen, vilken även därefter får vidkännas kostnader-na.⁷

Detta överensstämmer med den allmänna regeln i svensk rätt om avlämnandet såsom avgörande för fareövergången. Men för "fare-regeln" har ifrågavarande klausul blott delvis intresse. Icke därför att det är köparen som föranstaltar om transporten från säljarens works utan därför att vid förevarande köptyp, liksom vid avhämtningsköp överhuvud, något anlitande av en självständig fraktförare givetvis icke behöver förekomma. Godset kan ju avlämnas till den avhämtnande köparen själv eller hans "folk" Avlämnandet sammanfaller då med godsets utgivande eller mottagande. Köpet blir icke av b- utan av a-typ.

Emellertid är naturligtvis även vid "ex-works"-köp möjligt, att en självständig fraktförare är inkopplad på köparsidan. Köparen har t.ex. anmodat en lastbilsfirma att avhämta godset vid säljarens works för lokal transport till sin affärslokal eller för sådan transport till det fartyg eller den järnväg, som enligt av köparen slutet fraktavtal skall verkställa den interlokala transporten. Köparen står i bägge dessa fall av lokal transport (och i det sistnämnda även under fjärrtransporten) faran för godset. Att transporten är av lokal natur har icke, såsom enligt 10 § köplagen för där avsedda fall, någon relevans. -- Än vidare kan det vara så att i berörda fall, då fjärrtransporten ombesörjes av köparen, godset avhämtas vid säljarens works icke av köparen eller någon han för ändamålet anlitar utan av den självständiga fraktföraren själv dvs. genom hans folk eller någon av honom anlitad lastbilsfirma eller annan transportör. Även här ske avlämnande och fareövergång principiellt i och med omhändertagandet av

godset vid säljarens works.

Vad nu sagts om verkan av att den av köparen engagerade fjärrfraktföraren omhändertager godset vid säljarens works är icke något enbart för köp med denna klausul tillämpligt utan gäller på motsvarande sätt vid avhämtningsköp överhuvud. Regeln att en självständig fjärrfraktförarens övertagande av godset för transport medför avlämnande och fareövergång har sålunda förbindelse icke blott med 10 § köplagen utan även med 9 § samma lag.

Än ytterligare kan det anförda finna tillämpning även när det är säljaren som ombesörjer fraktavtal för interlokal transport av godset (försändningsköp). Väl förutsättes i 10 § köplagen, att vid försändningsköp den lokala transporten till fartyget eller järnvägen ankommer på säljaren och utföres på hans risk: avlämnande och fareövergång äga icke rum vid säljarens bostad eller affärslokal utan först sedan den lokala transporten fullgjorts och fraktföraren tagit hand om godset resp. detta är ombord å fartyget. Men givetvis kan en annan ordning följa av avtal eller kutym. Att en fjärrtransportör, genom sitt folk eller någon som han för ändamålet anlitar, avhämtar godset hos säljaren torde praktiseras i icke ringa utsträckning, särskilt vid flyg- och vägtransporter. Tidpunkten för avlämnandet och fareövergången blir då i allmänhet den då avhämtning sker hos säljaren.⁸ Detta innebär heller ingen avvikelse från huvudregeln i 10 § om att avgörande för avlämnandet är tidpunkten för godsets omhändertagande av den som åtagit sig den interlokala transporten, låt vara att stadgandet som sagt utgår från att detta sker först i fjärrtransportörens lokaliteter och icke någon gång dessförinnan, allra minst i säljarens bostad eller affärslokal. Men med försändningsköpets regler i 10 § kan på antydda sätt kombineras vad som gäller om avhämtande enligt 9 §.

Emellertid kan väl här vara fråga endast om en regel *in dubio*. Undantag kan naturligen bära göras med stöd av vad parterna må antagas ha avsett. Möjligt är sålunda, att de icke alls räknat med att fjärrtransportörens avhämtande skulle medföra ett tidigare avlämnande, och en tidigare fareövergång, än enligt 10 och 17 §§ köplagen. Särskilt om avtalet upptager en klausul, som pekar på leverans först i fraktförarens lokaliteter, t.ex. fritt godscentral – och i all synnerhet om fjärrtransporten är en fartygstransport, i vilket fall det legalt avgörande i nämnda hänseenden ju icke är transportörens omhändertagande av godset utan först dess bringande innanför fartygets sida – kan en sådan tolkning vara försvarlig. Man skulle alltså då anse, att berörda avhämtande hos säljaren sker "för dennes räkning",

så att faran förblir hos honom till dess godset kommit till fjärrfrakt-förarens lokaliteter och där omhändertagits resp. bragts ombord å fartyget.

När ovan talades om att köparen eller någon av honom anlitad avhämtar gods vid säljarens works har för det fall att avhämtandet sker med lastbil eller annat vägfordon antagits, att det är köparen som handhar inlastningen av godset. Skador som uppstå under själva inlastningen ingå alltså under köparens fara. Är det åter avtalat eller kutym, att säljaren verkställer inlastningen, måste säkerligen antagas, att om godset förstöres eller skadas medan han eller hans folk håller på med inlastningen, faran icke åvilar köparen. Består godset av ett varuparti som omfattar ett flertal enheter (kollin), kan det diskuteras huruvida faran övergår kolli för kolli eller först sedan hela varupartiet förts över till fordonet. Frågeställningen torde kännas igen från sjörätten, se SvJT 1972 s. 278. Det förra alternativet lär förtjäna företräde. Inlastas gods gemensamt av säljarens folk och köparens, kan bedömningen stundom vara tveksam. I allmänhet lär dock faran ligga kvar hos säljaren, tills dennes folk upphört att taga befattning med inlastningen.⁹

2. Vanligare än ex-works-köp äro naturligtvis de skilda slag av *försändningsköp* som förekomma. Godset avhämtas då, bortsett från de fall som nyss omtalats, icke hos säljaren, utan denne har att överlämna detsamma till rederiet, järnvägen, flygbolaget, vägtransportören. Härvid må först antagas, att det icke föreligger mer än *en* interlokal transport, den just nu nämnda. Den föregående transport som det åligger säljaren att utföra är alltså endast av lokal art, såsom från säljarens bostad eller affärslokal eller den plats inom orten där godset befinner sig. Fall av en föregående *interlokal* transport – det gods varmed ifrågavarande försändningsköp skall fullgöras har transporterats, exempelvis med järnväg eller fartyg, från annan ort – beröras senare.

Inom detta stora område rymmes ett otal fall, där köp ingås utan användning av någon särskild klausul. Hit hör först och främst det s.k. enkla försändningsköpet, 10 § köplagen. Fareregeln tillämpas här i överensstämmelse med den föregående framställningen i detta arbete. I föreliggande fall kan det emellertid, utan att det brukar göra någon skillnad i rättsverkningar, förekomma klausulen "fritt" av-sändningsorten, alltså icke fritt bestämmelseorten eller annan ort på vägen till denna.

En klausul av detta slag är "fritt banvagn" eller "banfritt" viss

angiven ort. Denna järnvägstransportklausul omnämnes icke i köplagen men i Trade- och Incoterms (F.O.R., F.O.T.).¹⁰ Säljaren har alltså att tinga järnvägsvagn och föranstalta om styckegodsbefraktning. Avlämnande och fareövergång ske, i enlighet med 10 och 17 §§ köplagen, genom järnvägens omhändertagande av godset. Kostnadsansvaret rättar sig in dubio härefter.¹¹ Men när det gäller hela vagnslaster eller visst skrymmande gods försiggår dylikt omhändertagande först efter det säljaren på egen bekostnad ombesörjt inlastningen på järnvägsvagnen, jfr NJA 1912 s. 57, SvJT 1926 rf. s. 2, medan den eljest avgörande tidpunkten är godsets överlämnande till avsändarstationens godsexpedition. I samma riktning Incoterms A 2, 3, 4, B 2, 3.¹² När godset på sätt nu anmärkts är avlämnat först efter placering på den lastade järnvägsvagnen, föreligger ett slags pendang till fobköpet, ehuru med den stora skillnaden att det vid fobköp enligt sjölagens regler är fraktföraren och icke säljaren-avlastaren som har att verkställa inlastning. – Köp med klausulen "vid banvagn" korresponderar åter med nedan under 6. omnämnda "fasköp" vid sjötransport, varför faran övergår till köparen före inlastningen.

Även på lufttransporternas område är i förevarande hänseende en tillämpning av det enkla försändningsköpets regler – om ej godset genom flygbolagets försorg avhämtas hos säljaren, jfr ovan – vanlig. Det sker med användning av klausulen "free airport" ("fritt flygplats") avsändningsorten. Avlämnandet och fareövergången ske alltså i och med att flygbolaget i sina lokaliteter omhändertager godset, vare sig på flygplatsen eller i en flygterminal för befordran till denna plats. Att godset kommit ombord på flygplanet fordras enligt denna klausul icke; "undantagsregeln" i 10 § köplagen för fartyg gäller ej här.¹³ Köptypen motsvarar således icke fobköpet.¹⁴ Användes klausulen "fob aircraft" torde däremot tidpunkten för godsets ombordbringande på flygplanet vara avgörande. Ett särskilt spörsmål är huruvida det för avlämnande och fareövergång måste ställas vissa krav på ifrågavarande omhändertagande eller om det räcker med att godset mera informellt mottagits av flygbolagets folk under sådana förhållanden som enligt allmänna regler grunda behörighet att omhändertaga gods med verkan för huvudmannen. Det senare får väl anses vara det riktiga. Se emellertid beträffande tillämpning av luftfartslagens tvingande ansvarsbestämmelser Grönfors i SvJT 1972 s. 275 ff. med där anmärkta rättsfall, Arkiv for Luftrett 1970 s. 230, enligt vilket endast ett slags allmänt vårdansvar efter godsets mera informella mottagande synes ha ålagts flygbolaget. Med angivna tidpunkt

för avlämnande och fareövergång överensstämmer kostnadsfördelningen mellan parterna.

Ikke heller vid *väg*transporter medför klausulen "fritt" avsändningsorten – när det är säljaren som åtagit sig att ombestyrja den interlokala transporten och denna startar från en godscentral e.d. – någon avvikelse från det enkla försändningsköpets grundsatser.¹⁵ Fareregeln tillämpas alltså, och köparen står faran i och med att godset för interlokal transport omhändertagits av godscentralen, som väl i allmänhet själv företager lastning på fordonet. Skador under lastningen innefattas då i köparens fara. Den lokala transporten går åter på säljarens risk och kostnad. Skulle enligt avtal eller kutym säljaren själv ha att verkställa lastningen, modifieras avlämnande och fareövergång på sätt som berörts vid köp med klausulen "fritt banvagn". Nu kan det givetvis förekomma, att köpet ikke är ett försändningsköp utan att det är köparen själv som har att ombesörja den ifrågavarande interlokala transporten. Vid internationella köp uppges detta t.o.m. vara det normala.¹⁶ Men detta påverkar ikke avlämnandet och fareansvaret. – Har utan att den interlokala transporten går via en lastbilscentral eller liknande slutits avtal med klausulen fritt avsändningsorten, tillämpas motsvarande regler, varvid fareövergången blir beroende av om säljaren blott har att överlämna godset till fraktföraren eller han därutöver har att företaga inlastningen.

Är den interlokala transporten en sjötransport, blir likaledes vid försändningsköp – fortfarande förutsatt att blott *en* interlokal transport förekommer – den i 10 § köplagen angivna tidpunkten bestämmande för avlämnande och fareövergång, vare sig köpet ingåtts utan särskild klausul eller med en till avsändningsorten anknuten "fritt"-klausul. Detta framgår direkt av sagda paragraf. Men i enlighet med vad som för fall av dylik transport stadgas i lagbudet förskjutes här inträdet av nämnda rättsverkningar till dess godset bragts innanför fartygets sida. Är köpet ikke ett försändningsköp utan det är köparen som har att ombesörja den interlokala transporten, torde motsvarande regler komma till användning, vilket ju vad sådan förskjutning beträffar följer av avtalets uttryckliga innehåll, när däri förekommer fobklausul. Om fobköp och dess olika former skall bli vidare tal nedan under 5.

3. Såsom det föregående ger vid handen tillämpas på olika transportområden fareregeln – eller en därmed överensstämmande regel – när med köpet är förbunden en "fritt"-klausul som har anknytning till *avsändningsorten*. Men regelns användning i sådana klausulfall

sträcker sig längre. Även om frittlausulen icke har dylik anknytning utan anger viss bestämmelseort, tillämpas fareregeln, förutsatt att klausulen enbart har kostnadsfördelningen mellan parterna i sikte, alltså "fritt" närmast i frakt- och försäkringshänseende.

Stadgandena i 63 och 64 §§ köplagen bekräfta uttryckligt detta. I 63 § 2 st. säges rörande klausulen c & f (fraktfritt), att vid försändningsköp godset anses avlämnat då det blivit för befordran omhändertaget såsom i 10 § sägs. Och i 64 § hänvisas rörande innebörden av cif-klausulen till 63 §, med ett tillägg angående försäkring av godset. Klausulen åsidosätter alltså till köparens förmån det enkla försändningsköpets regler i kostnads- och försäkringsavseende, men avlämnandet och fareövergången bli orubbade. Det har varit angeläget att i lagen klargöra detta förhållande, då uppgiften i klausulen om viss bestämmelseort lätt skulle kunna missförstås därhän, att "leveransen" sker först när godset nått denna ort och att således faran ända till dess vilar på säljaren. I enlighet härmed skulle ock en avtalad leveranstid anses hänförlig till godsets framkomst till bestämmelseorten. Så skall emellertid icke frittlausulen förstås. Leverans och fara skola icke anses ha med framkomsten av godset till bestämmelseorten att göra.¹⁷ Ej heller den omständigheten att vid ett köp av förevarande art där betalning skall erläggas mot dokument har blivit avtalat, att dokumenten icke få presenteras förrän på ankomstorten (jfr t.ex. NJA 1963 s. 136), medför att köparens betalningsskyldighet skall anses villkorad av godsets framkomst, så att risken för att godset av våda förstöres eller skadas under den interlokala transporten därmed låge på säljaren, jfr SvJT 1918 rf. s. 8 (där visserligen säljarens köpeskillingskrav ogillades men av annan orsak, nämligen att godset ej genom farehändelsen ansågs förstört). Dylikt avtal bör nämligen uppfattas såsom blott innebärande en bestämmelse om tidpunkten för godsets betalning i normala fall, dvs. då ingenting hänt med godset.¹⁸ Då alltså c&f- resp. cif-orten är relevant endast i frakt-, kostnads- och försäkringshänseende, få leveransorten och tiden för avlämnandet, när ej uppgifter därom förekomma i avtalet, utrönas annorledes. I nu ifrågavarande fall, där ingen förtransport äger rum, är detta emellertid i regel intet problem.

Att vid c&f- och cifköp (till skillnad mot enkla försändningsköp) olika grundsatser gälla å ena sidan rörande tidpunkten för godsets avlämnande och fareövergången, å andra sidan rörande frakt-, försäkrings- och andra kostnader, är internationellt erkänt. De svenska lagbestämmelserna – som för övrigt äga tillämpning icke blott vid fartygs- utan även vid järnvägs-, luft- och vägr transporter^{18a}

– ha i det väsentliga motsvarighet i utländska lagregler, när sådana förekomma, och i kodifierade köpvillkor. Så i Tradeterms och Incoterms,¹⁹ i UCC²⁰ och i 1941 års amerikanska utrikeshandelsvillkor.²¹

Den omständigheten att vid c & f- och cifköp upphävs det i och för sig naturliga sambandet mellan kostnadsansvaret och ansvaret enligt fareregeln – naturliga därför att en kontrahents benägenhet att för godsets bevarande i vederbörligt skick nedlägga kostnader motverkas av att risken för förstörelse av eller skada å godset ligger på den andra kontrahenten – föranleder vissa praktiska problem rörande kostnads- och fareansvarets avgränsning i förhållande till varandra. Uppenbarligen böra kostnader föranledda av en skada på godset under transporten som är av klart casuell art drabba köparen och icke säljaren, jfr NJA 1944 s. 237, SvJT 1943 rf. s. 60. Men detta kan knappast hävdas om alla de skador som rymmas inom det vidsträckta vådahändelsebegrepp varmed fareregeln laborerar; säljarens kostnadsansvar skulle då oskäligt urholkas. Ofta sägs det,²² att c & f- och cifsäljarens skyldighet att bestrida kostnader – vid sjötransport främst sådana som föranledas av vad som inträffat under resan – är begränsad sålunda, att den icke avser mera ovanliga eller extraordinära skador. Som synes är gränsdragningen icke skarp. Svenska Tradeterms ansluta sig enligt Lagergren-Carlander²³ till denna distinktion. Säljaren skall således enligt nämnda källa icke svara för exceptionella kostnader orsakade av tillfälliga omständigheter under resan, medan han har att stå för "normala" kostnader.²⁴ Härmed sammanhänger att försäkring vid cifköp i allmänhet icke täcker krigsrisk.²⁵

Incoterms synas gå än längre i att vid c&f-köp – då det gäller sjötransporter²⁶ – och cifköp fritaga säljaren från kostnadsansvar. Här stipuleras nämligen helt allmänt, B 2, att köparen skall bära, med undantag för frakten resp. vid cifköp frakt- och försäkringskostnader, "all costs and charges in respect of the goods in the course of their transit by sea until their arrival at the port of destination", dock med förbehåll för de fall att kostnaderna inkluderats i frakten eller att kostnadsbeloppet uppburits redan vid fraktens betalning. Liknande ståndpunkt intages i flertalet Tradeterms, B 9, B 10, ehuru utan sagda förbehåll, med ett tillägg som tyder på att med de kostnader som köparen har att bära främst avses kostnader i casusfall eller i övrigt fall av mera extraordinär natur. I sin kommentar till Incoterms hävdar ock Eisemann med skärpa, att något kostnadsansvar, bortsett från frakten, principiellt icke kan läggas på säljaren.²⁷ Det förefaller likväl som om han därmed komme i konflikt med ifrågavarande klausulers ordalydelse, eftersom i dessa talas både om frakt och om kostnader. Skillnaden behöver emellertid i realiteten icke vara så stor som den först kunde taga sig ut. Det finns ju alltid möjlighet att göra gällande, i enlighet med förbehållet i Incoterms,

att kostnaderna i sådana skadefall som ej äro helt extraordinära böra enligt kontrahenternas intentioner anses täckta av frakten.

Att lastningskostnader vid c&f- och cifköp skola bestridas av säljaren är självklart och utsäges direkt i Incoterms A 4. Men lossningskostnaderna åläggas enligt B 2 samt flertalet Tradeterms, B 8 resp. B 9, köparen, såvida de icke skola anses inbegripna i frakten eller, enligt Incoterms, vederbörande kostnadsbelopp uppburits av fraktföraren redan vid det tillfälle då frakten erlades. I enlighet med det nyss anförda blir det alltså av avgörande betydelse vilka kostnader som skola anses täckta av frakten, varför anmärkta bestämmelse när allt kommer omkring icke är så upplysande. En presumption till säljarens förmån — som kan brytas t.ex. genom klausulen "cif landed" — är väl dock åsyftad.²⁸ I förevarande ämne är emellertid i svensk rätt den legala regeln en annan, för säljaren oförmånligare.²⁹ Enligt grunderna för vad som gäller vid fobköp, varom i det följande, ålägges nämligen säljaren ett kostnadsansvar vid lossning motsvarande det som enligt 107 § sjölagen åvilar fraktföraren gentemot lastemottagaren, dvs. att vidkännas kostnaderna för godsets placering vid fartygets sida (på kaj eller i pråm), medan endast återstående kostnader komma på lastemottagaren.³⁰ Härom erinrades ock, vid förfrågan om Tradeterms, från dansk men icke från svensk eller norsk sida. Troligen skall dock en sådan erinran anses innefattad i uttalandet, att säljaren genom bestämmelser i fraktavtalet icke äger inskränka de skyldigheter vid godsets lossning som regelmässigt åvila fraktföraren gentemot mottagaren.³¹

Om sålunda jämväl vid c&f- samt cifköp reglerna om avlämnande och fareöverföring i princip överensstämma med vad som gäller vid enkelt försändningsköp, är det anledning att särskilt uppmärksamma den hittills förbigångna frågan om hur det därvidlag förhåller sig då *mer än en* interlokal transport företages för köpets fullgörande. Nödvändig är t.ex. en transport av godset med järnväg till den ort där det skall inlastas på fartyg för befordran till köparen. Eller det kräves en inrikes fartygs- eller lufttransport till den ort, där godset skall omhändertagas för internationell transport med fartyg.

Vad som gäller i sådana fall kunde enligt köplagen synas tämligen klart. Avlämnande och fareövergång ske, alldeles som i motsvarande fall vid enkelt försändningsköp, redan när den tidigare interlokala transporten tager sin början, genom den förste fraktförarens omhändertagande av godset eller vid sjötransport dess placering ombord på fartyget. I förhållande till den efterföljande transporten kan denna, trots sin interlokala natur, te sig som en "förtransport". Men lagens betraktelsesätt är strängt taget icke detta, eftersom de ifrågavarande rättsverkningarna inträda med den första transportens begynnelse. Denna första transport är med hänsyn härtill juridiskt en huvudtransport, även om den på grund av omständigheterna fungerar mer som en förberedelse till den efterföljande interlokala transporten.

Förutsättningen för nu angivna regel måste emellertid vara – vid c&f – och cifköp likaväl som vid enkla försändningsköp – att den första interlokala transporten omfattas av avtalet, att alltså säljaren med hänsyn till densamma har försändningsplikt. Detta framgår av 10 § köplagen, vilken för sin tillämpning kräver att säljaren "åtagit sig" godsets forsling från den ort varifrån försändandet bör ske. Saknas beträffande den första transporten försändningsplikt för säljaren, försiggå avlämnande och fareövergång först när den senare transporten tager sin början, med den senare fraktförarens omhändertagande av godset eller vid fartygstransport med godsets bringande ombord på fartyget. Då kan man med fog tala om en "förtransport" i förhållande till huvudtransporten.

Det hänger alltså enligt köplagen, vid bestämningen av tidpunkten för avlämnande och fareövergång, på vad köpkontrahenterna kunna antagas ha åsyftat rörande den inverkan en föregående interlokal transport skall utöva.³² Någon ledning i detta avseende ger lagen i nu behandlade klausulfall icke, på sätt ovan framhållits. Det är en olägenhet som följer av att klausulerna tagits i bruk för annat syfte (kostnadsfördelning m.m.). Det är onekligen märkligt att klausulen vid c&f- resp. cifköp icke lämnar upplysning om den ort där leverans skall ske, särskilt när en viss tid är utsatt i avtalet för leveransen. Jfr Alméns exempel: "fraktfritt Stockholm före den 1/9". Det skall uttydas: leverans före den 1/9, transporten till Stockholm fraktfritt. Men intet besked ges i klausulen, utan endast i den svårtolkade 10 § köplagen, om var denna leverans före den 1/9, som icke vid äventyr av kontraktsbrottsansvar får försummas av säljaren, skall äga rum. Särskilt betänkligt kan detta vara, när flera orter kunna alternativt ifrågakomma, vare sig för den första eller för den efterföljande transporten, vid fartygstransport olika lastningshamnar. Hur stor valfrihet som i sistnämnda hänseende kan tillerkännas säljaren blir en fråga om avtalets tolkning.^{32a}

Det invändes kanske att köplagen bygger på att vid c&f- samt cifköp en presumtion skall gälla för att en föregående interlokal transport innefattas i avtalet och därför blir grundläggande för leveransen och fareövergången. Det stadgas ju uttryckligt i 63 § 2 st., vartill 64 § hänvisar, att godset skall anses avlämnat då det blivit för befordran omhändertaget såsom i 10 § köplagen sägs. Men denna invändning är förfelad. Det är gott och väl med hänvisningen till 10 §, men det är just denna paragraf som uppställer såsom förutsättning för sin tillämpning, att säljaren har försändningsplikt med avseende

på den tidigare transporten. Att man skulle legalt presumera ett ställningstagande som innebure att denna viktiga del av 10 §:s innehåll skulle lämnas obeaktad torde vara obefogat. Klart är också att t.o.m. om en sådan presumtion skulle antagas gälla den i många fall icke rimligen kunde upprätthållas. Det måste ofta kunna förekomma, särskilt om den senare transporten är fartygstransport och för inlastningen en viss tid är bestämd, att det är denna senare transport som parterna äro mest inriktade på och att den föregående transporten mera betraktas som en säljarens ensak, möjliggörande utförandet av vad som uppfattas som huvudtransporten. Avlämnande och fareövergång böra då förläggas till den senare transportens början. En sådan tolkning kan vara vida mera näraliggande än den av Almén³³ till försvar för den motsatta uppfattningen presenterade. Den har också starkt stöd i internationell praxis, om man så vill i internationellt handelsbruk, och överensstämmer med reglerna för ifrågavarande köptyper i Incoterms (A 4). Av betydelse är framför allt, såsom utvecklets av Grossmann-Doerth och andra författare, att vad främst cifiköpsklausulen angår denna utbildats ur klausulen "fritt ombord inkl. frakt och assurans", alltså som en påbyggnad på fobköpet, där avlämnande och fareövergång sedan gammalt ansetts ske först på foborten,³⁴ utan hänsyn till om en tidigare interlokal transport av det ena eller andra slaget ägt rum. Oavsett vad som må antagas beträffande inrikes c&f- och cifiköp måste detta internationella ställningstagande tillmätas största betydelse, i synnerhet som sagt när vid den senare transporten viss inlastningstid följer av avtalet.

4. För fareregeln är utmärkande, att avlämnande och fareövergång hänföra sig till fraktförarens omhändertagande av godset, med oförmälda modifikation när det gäller sjötransport. Jag övergår nu till fall, då en förskjutning framåt i tiden av avlämnande och fareövergång äger rum eller kan ifrågasättas. Så förhåller det sig, när godset sålts "fritt"³⁵ icke avsändnings- utan bestämmelseorten, eller annan ort på vägen till denna. Här om 65 § köplagen.

Såvitt angår till en början klausulen fritt bestämmelseorten må först uppmärksammas endast fall av sjötransporter. Såsom tidigare nämnts har vid dylika transporter användningen av denna klausul starkt minskat under senare tider; "ankomstavtalet" har undanträngts till förmån särskilt för cifiköpet. Men fortfarande har förevarande köptyp sådan frekvens att den måst behandlas i Tradeterms och Incoterms. Härtill kommer att nyligen i fall av container-, samlastnings-

och jämförliga transporter en renässans för ankomstavtal, med tillämpning av "Combiterms", är att räkna med, om den icke redan inträtt.

Regleringen av ankomstavtalet avsåg enligt 1953 års Incoterms endast de två viktigaste formerna, nämligen med klausulerna "ex ship" och "ex quai". En komplettering gjordes 1967, då därutöver dels meddelades specialbestämmelser om leverans vid gränsen mellan ett land och ett annat dels helt allmänt behandlades klausulen "delivered" med angiven bestämmeelseort i importlandet.³⁶

I 65 § köplagen stadgas, att om gods skall försändas från ort till annan och sålts "fritt" (franco etc.) å angiven ort, godset ej må anses avlämnat förrän det framkommit till sagda ort. I förevarande fall skall alltså avtalet tolkas så, att avlämnande och fareövergång icke ske i och med godsets omhändertagande av fraktföraren eller dess ombordförande på fartyget utan först sedan godset nått bestämmeelseorten. Och stadgandet om denna förskjutning framåt i tiden av avlämnandet och faran har tillika ansetts innebära att säljaren, om han på grund av att godset förstörts eller skadats icke kan leverera det i kontraktsevenligt skick på nämnda ort, har skyldighet att fullgöra ersättningsleverans liksom att betala skadestånd i enlighet med 24 och 43 §§ köplagen.³⁷ Säljaren skall således bära prestationsrisken.

65 § köplagen, enligt vilken leveransen alltså är förlagd till fritt-orten (såvitt nu är i fråga bestämmeelseorten), ger intryck av att transporten till denna ort är såsom liggande utanför köpavtalet köparen ovidkommande. I denna riktning uttalar sig ock Almén,³⁸ bl.a. för att motivera att köparen här, i motsats till vad som är stadgat beträffande fob-, c&f- samt cifköp, icke har förpliktelse att erlagga betalning mot konossement. Då köparen icke står faran för godset under transporten eller överhuvud har något därmed att skaffa, skulle det vara oegentligt att ålägga honom betalningsskyldighet mot en handling som icke utvisar att säljaren fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet utan endast att han vidtagit en förberedande åtgärd för att, såsom han åtagit sig, leverera detsamma å bestämmeelseorten. Jämväl Incoterms, såsom de tolkas av Eisemann,³⁹ förmedla dylikt intryck.

Fullt så problemfritt är dock läget ej. Hur går det sagda ihop med att lagbudet för sin tillämpning synes kräva, att godset skall försändas från ort till annan, tydligen försändas av säljaren?⁴⁰ Försändningsplikt, på grund av avtal eller handelsbruk, tycks således vara förbunden med köpet. Kan då det skede som föregår avlämnandet på bestämmeelseorten vara köparen helt likgiltigt? Uppenbarli-

gen kan för stadgandets tillämpning icke fordras, att säljaren utövar någon verksamhet för köpets fullgörande på bestämelseorten. Han kan ha gjort allt vad på honom ankommit redan på avsändningsorten, alldeles som vid enkelt försändningsköp eller vid c&f- och cif-köp. Resten kan vara fraktförarens (och mottagaren-köparens) sak att sköta om. Därest med avlämnande förstås den åtgärd varigenom säljaren gör vad som åligger honom för att köparen skall erhålla besittning av godset, passar detta bra på säljarens avsändningsbestyr. Men ändå skall avlämnande anses icke ha kommit till stånd förrän på bestämelseorten.

Tydligt är, vad angår avtalets innehåll när gods sålts fritt bestämelseorten, att det kan vara så – och mycket ofta är så – att något verkligt försändningsåtagande å säljarens sida icke föreligger. Det har kanske förutsatts, att säljaren kommer att från viss ort med fartyg sända det gods varmed han ämnar fullgöra avtalet men att detta icke är juridiskt relevant för någondera parten. Köparen har fastmera utgått från att det är säljarens ensak, varifrån han förskaffar sig det erforderliga godset, och säljaren har varit på det klara med att hans skyldighet att fullgöra köpet icke påverkas av att han för ändamålet anlitar visst gods som han försänt eller ämnar försända till köparen. Här är det förvisso träffande att säga, att avlämnande icke skett redan när godset avsänts utan först med prestationen på bestämelseorten. Denna prestation skall fullgöras med försänt gods *eller* med vad gods som helst, även sådant som anskaffats på sagda ort. Det rör sig alltså om ett vanligt leveransavtal, som fullgöres på bestämelseorten. Ja riktigt vanligt är det visserligen icke utan vidare. Man fäster sig kanske vid nyssnämnda förhållande, att det icke kan fordras att säljaren utför någon verksamhet för köpets fullgörande därstädes. Det kan vara en ordinär loco-försäljning men behöver icke vara det. Att fraktföraren är verksam för fullgörandet av avtalet på bestämelseorten är emellertid icke något anmärkningsvärt. Ty låt vara att fraktförarens *omhändertagande* av godset, i avsaknad av försändningsplikt för säljaren, icke innebär ett avlämnande enligt 10 och 17 §§ köplagen måste hans *utgivande* därav, utan medverkan av säljaren, utöva samma effekt som om säljaren själv eller genom ombud företagit denna åtgärd, jfr ovan kap. 2 efter not 27.

Det enda som är förbryllande är, att nu avsedda fall, om man håller sig till lagtexten i 65 §, icke skulle, på grund av frånvaron av försändningsplikt för säljaren, komma in under paragrafens tillämpningsområde. Detta torde dock icke vara något att lägga vikt vid. Det finns intet rimligt skäl varför man i här åsyftade läge skulle hysa

några betänkligheter mot att anse avlämnandet ske först på bestämmelseorten och faran övergå i enlighet härmed, liksom mot att här anse säljaren böra stå den för leveransavtal typiska prestationsrisken. Tradeterms och Incoterms ställa icke heller det villkoret för farans förblivande hos säljaren ända till bestämmelseorten, att han åtagit sig försändningsplikt.

Emellertid är situationen vid köp med klausulen fritt bestämmelseorten icke alltid av angivna beskaffenhet. Ett juridiskt relevant åtagande av säljaren att sända godset från viss ort *kan* givetvis föreligga. Detta framträder klart åtminstone då, såsom vid transocean köp synes vara vanligt, köparen betingat sig avlastning av godset vid viss tidpunkt eller före utgången av viss tid, eventuellt med bestämt fartyg; härmed torde för resten kunna jämföras föreskrift om avlastning "prompt" eller utan oskäligt uppehåll eller kanske efter köparens anmaning e.d. I dessa fall föreligger obestriddligen ett slags leveranstid för godsets avsändande från det transocean landet – vilken måste iakttagas av säljaren, om han ej skall drabbas av hävnings- eller andra kontraktsbrottspåföljder – trots att "leverans" även här liksom i övriga fall av ankomstavtal skall anses ske först på bestämmelseorten.⁴¹ Relevansen av säljarens försändningsplikt accentueras i den mån, med stöd av avtal eller handelsbruk, säljaren har anspråk på betalning mot konossement. Åtminstone kan detta sägas, om sådan betalning kan avfordras köparen tidigare än efter eller i samband med godsets framkomst till bestämmelseorten. Att likvid mot konossement ofta förekommer även vid ankomstavtal är säkert, men det är icke klart, huruvida och i vilken utsträckning konossementet här fyller sin vanliga funktion.⁴²

I nu avsedda fall kan uppenbarligen sjötransporten fram till bestämmelseorten icke vara köparen ovidkommande eller utgöra blott en förberedelse till leveransen på denna ort. Säljarens försändningsplikt är som sagt rättsligt sanktionerad och har för köpet en central betydelse. Men onekligen verkar det egenartat, att man skall behöva räkna med en annan leveranstid än den som i enlighet med 65 § köplagen hänför sig till godsets framkomst,⁴³ och det synes icke heller gå väl ihop med utformningen av förevarande köptyp i bl.a. Incoterms. Blir det icke här en konflikt med ankomstavtalets rättsverkningar, sådana dessa äro tänkta enligt 65 § köplagen (och enligt Incoterms)?

Såvitt angår den verkan av avlämnandet, varom i detta arbete främst är fråga, nämligen fareansvaret, föreligger dock icke någon sådan konflikt. Ty även om vid transocean "Abladegeschäfte" och

eventuellt en del andra ankomstavtal avsändandet av godset måste tillerkännas viss leveranskaraktär, har man icke att göra med något märkligare än att parterna här överenskommit om en avvikelse från fareregeln, en förskjutning av fareövergången till dess godset nått bestämmelseorten. Så mycket måste under alla omständigheter fritt-klausulen och berörda lagbud innebära. Köparen har i förutsatta fall de fördelar genom säljarens åtagande av försändningsbestyret som eljest en köpare har vid försändningsköp men därutöver på grund av avtalet säljarens belastning med faran under hela transporten. (Att köpeskillings storlek påverkas härav är en sak för sig.) Medan annars, som vi sett, fareregeln vid olika köptyper plägar respekteras, lämnas den här åsido. Köparen får när godset av våda förstörts eller skadats under transporten hävningsrätt och rätt till avdrag å köpeskillingen. Är denna redan erlagd, t.ex. mot dokument, äger han återkräva det erlagda, helt eller delvis; betalningsskyldigheten är ju som följd av säljarens fara villkorad av att gods i oklanderligt skick utgives till honom. Anmärkningsvärd behöver en sådan partsöverenskommelse så mycket mindre vara, som man därmed strängt upprätthåller den ömsesidighetsgrundsats, från vilken fare-regeln på sätt ovan utvecklats, enligt vad väl de flesta anse, utgör ett undantag. Att ankomstavtalet är en föråldrad avtalstyp kan likafullt, Combiterms i all ära, hävdas.⁴⁴

En annan fråga är emellertid, om i nu aktuella fall – då säljaren enligt avtalet har en försändningsplikt, som yttrar sig i ett slags till avsändandet av godset refererande leveranstid – också har att stå den för leveransavtal karakteristiska prestationsrisken, så att han om godset förstöres eller skadas av våda under transporten blir skyldig att prestera på nytt och att gälda skadestånd i enlighet med 24 och 43 §§ köplagen. Detta är i regel något vida allvarligare.

Köplagens ståndpunkt är, såsom redan anmärkts, att med säljarens prisfara är förbunden även berörda prestationsrisk. Något undantag har icke gjorts för de fall, då i avtalet en prestationstid på antydda sätt bestämts med anknytning till godsets avsändande; dessa fall synas överhuvud icke ha varit föremål för uppmärksamhet vid lagens tillkomst. Och det kan givetvis ej heller påstås, att det skulle ligga något oegentligt i att även detta hårda ansvar anses åtaget i och med användningen av "fritt"-klausulen i köpavtalet. Det föreläge här, alldeles såsom beträffande faran, en överenskommen avvikelse från normala regler om säljarens ansvar vid försändningsköp. Korrektivet för säljaren är främst en mot nämnda prestationsrisk svarande förhöjning av köpeskillingen.

På åtminstone ett område, transoceana köp ("Abladegeschäfte"), synes dock i nu diskuterade fall detta stränga säljaransvar icke i praktiken kommit att realiserats. Säljarens intresse av koncentration i och med avsändandet av godset från det transoceana landet är ju också här särskilt starkt. Ankomstavtal, köp fritt bestämmelseorten, förekomma här knappast, betygas det, utan att säljaren fritager sig från prestationsrisken i och med att genom avlastningen koncentration äger rum. En medelväg beträdes alltså: förstöres eller skadas godset genom någon vådahändelse under transporten, är säljaren skyddad mot krav på ny leverans och mot skadeståndsanspråk i anledning av den uteblivna leveransen på bestämmelseorten, men han står alltså prissfaran och går följaktligen, helt eller delvis, förlustig köpeskillingen.⁴⁵ Tidigare var det genom särskilda förbehåll, knutna till åtagande att leverera fritt bestämmelseorten, som ankomstavtalet vid "Abladegeschäfte" fick denna förmedlande utgestaltung. Det överenskomms att avtalet, därest godset under transporten komme att förstöras av våda, skulle vara "void" eller att avtalet skulle gälla endast "on safe arrival" ("no arrival, no sale") eller blott under villkor av godsets eller fartygets "lyckliga ankomst". Klausulerna voro emellertid så regelbundet inflickade i köpavtalet, att de kunde anses ge uttryck åt rådande rättsuppfattning om innebörden i hithörande ankomstavtal; ett uteblivande av klausulen kunde endast, har det sagts, bero på ett förbiseende. – Under senare tid ha också förbehållen, uppgives det, av *det* skälet minskat, att de befunnits överflödiga, emedan det gäve sig självt, att vid godsets förstörelse⁴⁶ av våda köpavtalet förfaller, alltså utan rätt för säljaren till köpeskillingen men också utan rätt för köparen till ersättningsleverans eller skadestånd.⁴⁷

Ett slags ankomstavtal, med ansvarsbegränsning för säljaren liknande den nu anmärkta, föreligger, enligt vad i litteraturen utvecklats,⁴⁸ i följande fall. När en importör förnyttar till en fabrik eller annan större avnämare gods som han köpt i ett transoceant land – vare sig godset bestämts skola avlastas inom viss föreskriven tid eller det vid avtalet redan är avlastat (köp av flytande last) – har importören naturligtvis starkt intresse av att avtalsvillkoren vid hans förnyttning i möjligaste mån överensstämja med dem som gälla för hans eget transoceana förvärv ("anslutningsavtal"); han kan ju eljest komma på en besvärlig mellanhand.^{48a} Importörens avnämare har åter det motsatta intresset; han vill icke vara underkastad dylika för säljaren bindande avtalsvillkor utan eftersträvar ett obetingat leveransavtal. Stundom blir resultatet en kompromiss: det mellan importören och hans avnämare ingångna leveransavtalet upptager, utan

att i övrigt vara ett anslutningsavtal, ett förbehåll om ansvarsfrihet för importören, i skadeståndsavseende och med hänsyn till skyldigheten att utföra ersättningsleverans, för den händelse det gods som skeppats från det transoceana landet och varmed leveransen är avsedd att fullgöras skulle av våda förstöras eller skadas under transporten ("voidance"-klausul eller liknande).^{49 50}

Var på bestämmelseorten det avlämnande skall ske som vid ankomstavtal bestämmer fareövergången, anges icke i 65 § köplagen. Det kan, i enlighet med klausuler, kutym och vad i övrigt må antagas vara avsett eller förutsatt av kontrahenterna, variera. Vid avtal med klausulen ex ship äro flera möjligheter tänkbara: när godset ännu befinner sig i lastrummet, när det framförts till relingen, när det överskridit denna, när det kommit vid fartygets sida. Vid köp med klausulen ex quai är ju åter platsen för avlämnandet klarare angiven. Även ett senare avlämnande kan förekomma, såsom i köparens magasin eller "hus".

Uppenbarligen kan det avlämnande, varom vid ankomstavtal enligt 65 § köplagen är fråga, icke vara ett sådant som man har att göra med enligt fareregeln. (Här bortses från de nyss anmärkta förvecklingarna vid transoceana köp eller liknande.) Det ankommer icke på fraktförarens omhändertagande av godset, eftersom denne redan haft besittning därav allt från transportens början. Det kan, även om godset är försänt, röra sig om ett överförande av detsamma direkt från säljaren själv (eller hans representant) till köparen, alltså ett köp av a-typ. Men vanligare torde vara, såsom förut framhållits, att avlämnandet utan någon medverkan av säljaren försiggår i förhållandet mellan *fraktföraren* och köparen (mottagaren). Avlämnandet kan innefatta en verksamhet av fraktföraren, såsom då denne enligt 107 § sjölagen tillställer köparen godset vid fartygets sida. Men hans roll kan också inskränka sig till att det är hos honom som köparen har att avhämta godset; avlämnandet torde då i allmänhet förutsätta, att fraktföraren utpekar godset eller eljest anvisar detsamma för ändamålet.

Vid avtal med klausulen ex ship övergår enligt de flesta Tradeterms faran i och med att godset ställts till disposition för köparen vid fartygets reling, A 1, 5, B 1, 2. Incoterms nöja sig med att föreskriva, att dispositionsställandet skall ske på fartyget utan att platsen därstädes anges, A 2, 3, B 1, 2.⁵¹ Enligt svenska Tradeterms är däremot in dubio godsets överskridande av relingen avgörande, s. 124. Så även Almén⁵² och Lagergren-Carlander.⁵³

Även i förevarande sammanhang är av intresse, att det avlämnande som överför faran till köparen kan försiggå utan att denne omedelbart blir besittare av godset. Så då godset lossats på kaj men köparen ännu icke avhämtat det. Här har man beröringspunkter med det fall att (individualiserade) skogsprodukter liggande i det fria försäljas och att parterna äro ense om att köparen skall utan medverkan av säljaren sätta sig i besittning av det sålda (kap. 2 vid not 5). Större intresse har det fördröjande av köparens besittningstagande som förorsakas av att godset omhändertagits av en självständig mellanhand (hamnförvaltning, tullmyndighet m.fl.), något som för övrigt är av stor vikt vid bedömningen av fraktförarens ersättningsansvar därest godset innan det utgivits till köparen kommit till skada,⁵⁴ liksom från den synpunkten att säljaren ännu på detta stadium äger utöva stoppningsrätt enligt 39 § köplagen.^{54a}

På tillämpning av 65 § köplagen å *järnvägs-, luft- och lastbils-*transporter – i vilka fall avtalstypen har mera praktisk betydelse än vid sjötransporter – är ej behövt att närmare ingå. Bestämningen av tidpunkten för avlämnandet är här enklare, se preciseringen hos Lagergren-Carlander a.a. s. 40 f.

"Fritt"-orten är nu icke alltid bestämmelseorten utan kan vara en ort på vägen till denna. Godset skall då, fastän det avsänts från annan ort, anses avlämnat på mellanorten. Även sådana köp gå in under 65 § köplagen, dock att de delvis, såvitt angår fobköp, omfattas av de särskilda reglerna i 62 §.

En hithörande klausul med – som det väl ter sig från svensk men givetvis icke från kontinental utgångspunkt – mera speciellt innehåll är "levererat vid gränsen", dvs. gränsen mellan export- och importland. Klausulen bereder, om den icke preciseras närmare, åtskilliga svårigheter. En precisering göres emellertid i det förutnämnda tillägget år 1967 till 1953 års Incoterms, vidare kortfattat i ECE-bestämmelserna samt, och detta med stor utförlighet, i Comecon-villkoren.⁵⁵

5. Till köp som upptaga klausulen "fritt" hör även *fobköpet*. Här märkas främst sådana fall, då godset befinner sig på och levereras (fob) från den ort, där säljaren bedriver sin rörelse, *utan* att det förekommer någon annan interlokal transport än just denna från foborten. Dessa fall ha i korthet berörts redan i det föregående. Men det är också vanligt, att vid fobköp erfordras en interlokal transport *till* foborten. Så om säljaren driver rörelse annorstädes än på foborten; han säljer t.ex. från sitt lager i Stockholm en vara fob Göteborg, med

London som bestämmelseort. Här är alltså foborten en ort på vägen från rörelseorten till bestämmelseorten. Så vidare, om säljaren väl har sin rörelse förlagd till foborten men varan måste anskaffas från annan ort. – Det följande avser icke enbart dessa fall av mer än en interlokal transport utan hänför sig till fobköp i allmänhet.

Fobköpet företer ett flertal former. I första hand kommer det "klassiska" fobköpet i betraktande, vilket ligger till grund för köplagens reglering. Utmärkande för detsamma är, att det är köparen som har att ombesörja transporten från foborten; det åligger honom att "betrakta fartyg eller tinga skeppsrums, som erfordras för godsets fortskaffande" (62 § 1 st.). Det klassiska fobköpet är alltså, i vad fråga är om transporten från foborten, icke ett försändnings- utan ett avhämtningsköp, i det att köparen avhämtar med det fartyg han befraktat eller vari han tingat skeppsrums godset på foborten. Härmed överensstämmer, att det vanligen åligger köparen att underrätta säljaren om fartygets namn samt plats och tid för inlastningen.⁵⁶ En interlokal transport *till* foborten, när den enligt det anförda erfordras, har åter säljaren att ombestyrja och bekosta (2 st.). Även faran för godset åvilar under sådan transport säljaren (3 st.). Helt allmänt gäller, att avlämnande och fareövergång äga rum på foborten, sedan godset, på sätt framgår av klausulens lydelse, kommit innanför fartygets sida. Faran under transporten från foborten är alltså köparens. Såsom förut framhållits kan köparen med avseende å denna transport icke vara bättre ställd i farehänseende därför att han själv ombestyrjt befraktningen än om köpet härvidlag varit ett försändningsköp.

Det klassiska fobköpet fullgör, såsom man framhållit,⁵⁷ två skilda funktioner. Enligt den ena – varifrån köplagen närmast utgår – sker transporten från foborten till uppfyllelse av det köpavtal som ingåtts mellan fobsäljaren och fobköparen; för att den senare skall komma i besittning av godset kräves ju en transport från fob- till bestämmelseorten. Om köpet är internationellt, är det således säljaren som kan anses vara exportör, fastän det är köparen som, transporträttsligt sett, har de huvudsakliga exportbestyren.⁵⁸ Att även säljaren har viss befattning med transporten från foborten framgår av hans ställning som avlastare i sjölagens mening, med de rättigheter och skyldigheter som därav följa. I 62 § 2 st. köplagen ålägges ock säljaren att vidtaga de åtgärder i avseende å godsets inlastning som enligt lag eller sedvänja i lastningsorten ankomma på avlastare, något som enligt Almén⁵⁹ innebär, att säljaren, ehuru vid fobköp icke befraktare, i förhållande till köparen har samma skyldigheter som en

befraktare gentemot bortfraktaren, se 89 § sjölagen.

Oavsett vad nu senast anmärkts kunde man – som följd av att godset lastas på ett fartyg som befraktats av köparen eller vari denne tingat skeppsrum och på grund av det därmed sammanhängande förhållandet att köpet i vad angår transporten från foborten är ett avhämtningsköp – ha skäl för den uppfattningen, att köpet här är i och med inlastningen av godset på fartyget avvecklat på ett helt annat och mera definitivt sätt än vid försändningsköp. I stället för att som Almén⁶⁰ betona fobortens egenskap av att vara "transportens eller åtminstone den egentliga sjötransportens" *utgångspunkt* funnes anledning att anse godsets inlastning på fartyget representera en *slutpunkt* för parternas köprättsliga mellanhavande, särskilt som säljaren i talrika fall saknar all kännedom om vart fobköparen destinerat eller ämnar destinera godset. En sådan inställning vill emellertid köplagen bekämpa. Det kommer till uttryck i 62 §, att denna bygger på att godset visserligen är i och med inlastningen avlämnat, varför faran då överförs till köparen, men att det icke fördenskull är att anse som utgivet till eller mottaget av honom. Fraktföraren, även om han för transporten från foborten anlitats av köparen, identifieras icke med denne. Säljaren har därför i princip kvar det "grepp" över godset, som tillerkännes en säljare vid försändningsköp (62 § 4 st.). Han har sålunda rätt att enligt 15 § köplagen hindra godsets utgivande till köparen utan betalning, en rätt som tillkommer honom jämväl då konossement utfärdats och han icke skyddat sig redan genom att innehålla konossementet tills likvid sker utan låtit dokumentet komma i köparens besittning (166 § sjölagen). Ej heller anses fobköparen, med den verkan som anges i 28 § 2 st. köplagen, ha erhållit besittning av godset därför att fraktföraren innehar detsamma. Vidare och framför allt kan den stoppningsrätt som 39 § köplagen under vissa betingelser tillerkänner en säljare vid kreditköp utövas jämväl vid fobköp. Slutligen är köparen icke före godsets ankomst till bestämmelseorten pliktig att låta undersöka detsamma; fraktförarens innehav av godset ålägger icke köparen särskilda skyldigheter i undersöknings- och reklamationshänseende utöver dem som föreskrivas i 51 och 52 §§ köplagen.⁶¹

Att nu nämnda befogenheter (hindrings- och stoppningsrätt m.m.) skulle tillkomma säljaren vid avhämtningsköp i allmänhet, kan icke tagas för givet. Reglerna härom ha, trots den allmänna avfattningen av 15 §, utbildats främst med tanke på försändningsköp, där säljaren alltså har att ombestyras den interlokala transporten, fastän de enligt 62 § fått tillämpning även vid fobköp, där sådant bestyr är köparens sak. Om sålunda köparen med anli-

tande av en lastbilsfirma låter avhämta hos säljaren det gods han tillhandlat sig, lär med denna avhämtning köpet vara slutgiltigt avvecklat också i nu angivna avseenden. Rent faktiskt skulle för övrigt säljaren här, även om han "materiellt" tillerkändes hindrings- och stoppningsbefogenheterna i fråga, icke ha stora möjligheter att göra desamma gällande.

En annan funktion fullgör fobköpet, om transporten från foborten – i stället för att vara slutledet i det mellan fobsäljaren och fobköparen förefintliga rättsförhållandet – sker till uppfyllelse av ett *nytt* avtal, som köparen ingått eller ämnar ingå med tredje man, ett avtal som icke behöver vara fobköp utan kan vara låt oss säga av cifiköpsnatur. En säljare A i Stockholm säljer till B, som driver rörelse i Göteborg, en vara fob ett av B befraktat fartyg i sistnämnda stad; B har vidaresålt eller kommer att vidaresälja varan till en engelsk köpare C cif London. Fobköpet är från B:s synpunkt blott en förberedelse till köpet mellan B och C, i det att B utnyttjar det från A förvärvade godset för detta köp. Fobköpet ter sig här som en företeelse helt på hemmaplan, som ett inrikesköp där bestämmelseorten icke är London utan Göteborg. Här är det uppenbarligen fobköparen B, icke fobsäljaren A, som är exportör.⁶²

När fobköpet fyller *denna* funktion, kunde det synas påtagligt onaturligt att icke anse köpets rättsverkningar definitivt utagerade genom att säljaren levererar godset innanför fartygets sida; det föreläge icke blott avlämnande av godset utan även dess utgivande till eller mottagande av köparen. Köplagen – vid vars tillkomst även fall av förevarande slag, om än mera i förbigående, uppmärksammades – ger dock icke mycket stöd för att anlägga ett dylikt betraktelsesätt. Almén vitsordar visserligen, att formuleringen av 62 § 4 st. icke utesluter den tolkningen, att köparens bostad eller drivande av rörelse på lastningsorten kan ha till följd, att godset i och med inlastningen på fartyget anses mottaget av köparen, men ansluter sig i det hela, och särskilt i vad gäller säljarens stoppningsrätt, icke till denna tankegång.⁶³ De faktiska möjligheterna för säljaren att här hävda sitt betalningsanspråk genombot tredje man – om han nu vet vem denne är – äro väl dock oftast minimala.

Av vad som stadgas i 62 § framgår klart, hur en av säljaren företagen *interlokal* transport till foborten är att bedöma beträffande avlämnande och fareövergång. Faran överföres å köparen, såsom ovan sagts, först på foborten, där godset skall anses avlämnat, icke redan på den ort där förtransporten börjar.⁶⁴ Vanligen uppfattas detta som en avvikelse från vad som gäller om farans övergång enligt 10 och 17 §§ köplagen, en förskjutning i tiden framåt; det vore enligt

Almén⁶⁵ den huvudsakliga olikheten mellan fobköp och enkelt försändningsköp.

Såsom följer av vad förut utvecklats i anslutning till 65 § köplagen är dock detta icke alltid riktigt. En dylik förskjutning föreligger visserligen då förtransporten omfattas av köpavtalet, vilket i synnerhet är tydligt när en tid bestämts för säljarens överlämnande av godset till förtransportören. Då borde egentligen faran redan vid förtransportens början ha övergått till köparen, men till följd av fobklausulens uttryckliga innehåll fördröjes fareövergången. Har däremot säljarens ifrågavarande interlokala förtransport legat utanför avtalet, skulle det även om köpet varit ett försändningsköp saknas anledning att förlägga farans övergång tidigare än på foborten. Vid fobköp saknar nu denna distinktion praktiskt intresse, eftersom resultatet i bägge fallen blir en fareövergång först på foborten. Men vid enkelt försändningsköp har den stor betydelse. Det kan ej helt allmänt påstås, såsom ofta sker, att när vid sådant köp två eller flera fraktförare omhändertaga godset för interlokal transport, avlämnande och fareövergång anknytas till den tidpunkt då godset tillställs den förste fraktföraren. Enligt 10 § fordras härför – det må upprepas, se ovan vid not 32 – att förtransporten ligger inom avtalets ram (eventuellt har stöd i handelsbruk). Enbart det förhållandet att köparen har vetskap om att godset skall försändas från viss ort är icke tillfyllest för att faran skall övergå redan där. I själva verket rör det sig här om ett ganska väsentligt moment vid tillämpningen av 10 §. Det är en sak för sig, att det stundom kan vara svårt att avgöra vad som hör till avtalet eller icke. I praktiken torde svårigheterna ofta lösas genom hänsynstagande till vad parterna "förutsatt", åtminstone om förutsättningen anses vara av beskaffenhet att leda till önskvärt resultat och därför böra godtagas. Förutsättningen förvandlas därmed gärna till något "konkludent" avtalat. Den rättsfiguren duger till mycket.⁶⁶

Lika litet som vid fobköp förtransportörens omhändertagande av godset fritager säljaren från faran, lika litet är han principiellt under denna transport befriad från den för leveransavtal säregna prestationsrisken. Blir godset under förtransporten förstört eller skadat av våda, kan han alltså bli skyldig att fullgöra ersättningsleverans och att betala skadestånd i enlighet med leveransavtalets regler. På skäl analoga med dem som förut utvecklats beträffande ankomstavtal måste dock, om förtransporten utgår från transocean land och viss leveranstid är utsatt för skeppning därifrån, ifrågasättas huruvida detta hårda prestationsrisksansvar låter sig upprätthålla.⁶⁷

Det kunde synas följdriktigt, att liksom faran för godset vid fobköp övergår till köparen i och med att godset bragts innanför fartygets sida, säljarens kostnadsansvar i förhållande till köparen sträckte sig ända fram till denna tidpunkt. Detta är också den uppfattning som intages i flertalet Tradeterms, A 3, B 3, och den representeras, med viss reservation, även av Incoterms, A 4, B 2, se Eisemann a.a. s. 107, 110. Den legala huvudregeln för svensk rätts del avviker dock härifrån. Av det förut anmärkta stadgandet i 62 § 2 st. köplagen, enligt vilket säljaren har att på egen bekostnad försända godset till lastningsorten samt att vidtaga de åtgärder i inlastningsavseende som enligt lag eller sedvänja där ankomma på avlastare följer att kostnadsfördelningen mellan säljare och köpare överensstämmer, vid frånvaro av särskild sedvänja, med den kostnadsfördelning som i 89 § sjölagen är stadgad befraktare och bortfraktare emellan. Detta innebär att säljaren såsom avlastare i princip skall svara för de kostnader som uppkomma genom att han avlämnar godset vid fartygets sida (liksom han är ansvarig för allsköns tidigare kostnader), medan de egentliga lastningskostnaderna — för ombordtagande av godset och för stuvningen m.m. — skola vidkännas av (den fraktbetalande) köparen. Reglerna om farans övergång från säljaren till köparen äro alltså, på sätt Almén understryker,⁶⁸ fullt självständiga i förhållande till vad som gäller om kostnadsfördelningen mellan parterna, vilken senare ansluter sig till den sjörättsliga kostnadsfördelningen mellan befraktaren och bortfraktaren. Det har dock alltid varit klart, att de i 62 § 2 st. köplagen upptagna reglerna rörande kostnadsansvaret — som för resten hänvisa icke blott till sjölagen utan även till sjörättslig sedvänja — i stor utsträckning sättas ur spel genom avtal och handelsbruk eller annan sedvänja. Vad som för svensk rätts del är brukligt rörande kostnadsansvaret är därför tämligen oöverskådligt. Härom må hänvisas till Tiberger a.a. s. 18 ff., med uppgifter om handelsbruk, märk särskilt VI nr 393, VII nr 436 — där dessutom kytymmer beträffande lossningskostnader vid köp med c&f- samt cifklausuler beröras. I Lebuhrs a.a. refereras s. 60 ff. en uppsats i ämnet av S. Cederbalk (i DVZ 1952). Där uppgives huvudregeln (på grund av kytym?) vara, att kostnadsansvaret överensstämmer med Incoterms föreskrifter därom och med vad som gäller om faran, dock med vissa modifikationer.

Som bekant har fobköp i praktiken fått en från den klassiska avvikande utformning, om köpobjektet är styckegods eller andra varor, som försändas i reguljär linjefart. Här ombestyr säljaren såsom om det vore ett försändningsköp godsets avsändande från foborten; eventuellt gör han utlägg för frakt som skall betalas i förskott, efter omständigheterna även för försäkringspremie. Oftast är hans väl ock förpliktad därtill, på grund av avtal eller som bindande uppfattad kytym; fråga är således icke endast om en serviceåtgärd.⁶⁹ Här frångås till synes det för det klassiska fobköpet väsentliga kriteriet, att det är köparen som har att befrakta fartyg eller tinga skeppsrums (med bibehållande visserligen av köparens skyldighet att, åtminstone slutligen, svara för frakten). Ändock skall 62 § köplagen vara tillämplig, och någon motsägelse anses icke vara förhanden. Man konstrue-

rar nämligen läget så, att säljaren vid sitt ombesörjande av godsets försändning från foborten endast fungerar som ombud eller negotiorum gestor för köparen, jfr t.ex. s. NRt 1923 I s. 463. Härmed räddas grundsatsen att det är köparen som är befraktare, låt vara genom säljaren i dennes sagda egenskap. Den förpliktelse att ombesörja transporten från foborten som åvilar säljaren⁷⁰ har alltså här icke köprättslig utan uppdragsrättslig grund. Medan eljest enligt köplagen en säljarens försändningsplikt när den förekommer är "originärt" inbegripen i köpet – denna och säljarens övriga köprättsliga åligganden bilda en enhet – göres här en uppdelning av anmärkta art; uppdraget och köpet (i snävare bemärkelse) skiljas åt.

Vad som eftersträvas med konstruktionen, som härrör från tysk rätt, är att säljarens ifrågavarande förpliktelse icke skall vara så obetingad som eljest utan begränsad enligt culparegeln. Denna regel förutsättes nämligen vara generellt tillämplig för uppdragstagare. Säljaren skall här på subjektiv grund, under hänvisning till att han gjort allt vad som varit honom möjligt för ändamålet, äga åberopa hinder som möter för att på åsyttat sätt ordna befraktningen för köparens räkning och alltså kunna motsätta sig att denne, när säljaren icke fullgör vad han åtagit sig, häver avtalet eller gör andra påföljder gällande. I synnerhet har man haft i sikte risken för att fraktlägenhet icke inom avtalad tid står att uppbringa.

Men köparen råkar, med utgångspunkt från konstruktionen, så mycket värre ut. Han har ju icke uppfyllt sin förpliktelse att befrakta fartyg eller tinga skeppsrum, då hans ombud eller negotiorum gestor, säljaren, misslyckats med att utföra sitt uppdrag. Han utsättes därför för kontraktsbrottspåföljder. Underlåtenheten att anskaffa fraktlägenheten anses "bero av" honom, och *han* kan icke försvara sig med frånvaron av culpa. För mora accipiendi svarar ju köparen strikt. Köparen kan icke häva avtalet, utan säljaren äger utkräva köpeskillingen, eventuellt med tillämpning av 34 § köplagen. Denna konsekvens synes även godtagen av Almén.⁷¹

Att det alltid skulle överensstämma med kontrahenternas intentioner, att säljarens oförmåga att anskaffa fraktlägenhet skall drabba köparen så hårt, kan väl knappast påstås. Det må vara att säljarens ansvar reduceras till ett culpaansvar på sätt nyss sagts. Men behöver därför påföljden av att köparen anförtror åt säljaren ifrågavarande bestyr och att denne icke går i land med uppgiften vara så rigorös som här antytts? Rent legalt torde dock ett dylikt köparansvar icke gärna kunna undvikas. Att köparen skulle i förevarande läge kunna genom hävning av köpet kasta faran över på säljaren fö-

refaller ej rimligt, jfr UfR 1917 s. 485. Ofta torde emellertid in casu finnas stöd för att kontrahenterna konkludent avtalat, att om trots skäligen ansträngningar i säljarens sida fraktlägenhet icke står att erhålla, köpet skall vara "förfallet", utan påföljd för någondera parten.

När säljaren äger åberopa frånvaron av culpa för att slippa ansvar för fullgörande av sin åtagna förpliktelse att ombestyrja transporten från foborten, innebär detta i och för sig, såsom nyss antydde, en markant avvikelse från de regler som eljest enligt köplagen gälla om säljaransvar. Sådant ansvar är i allmänhet, i vad angår andra partens hävningsrätt och i skadeståndshänseende vid leveransavtal, strikt. Säljarens transporträttsliga åtagande och hans övriga köprättsliga förpliktelser pläga icke hållas isär utan smälta ihop till en enhet. Att undantag härifrån skulle göras just när det gäller tillgång till transportmedel har man knappast något stöd för.⁷² Men här behandlade fall har tydligen ansetts säreget, eftersom det rör sig om en förpliktelse, som enligt avtalstypen åvilar köparen men kommit att överflyttas på säljaren; den är icke originärt en säljarförpliktelse. Det kan då vara motiverat att gå försiktigt fram. Uppdragskonstruktionen ger uttryck däråt; överflyttningen av ansvaret kräver särskilda rättsfakta (uppdrag och culpa å säljarens sida), som ligga utanför den ordinära köprätten.

Vida mera uppseendeväckande skulle det vara, om man vid försändningsköp i allmänhet, inkl. det enkla försändningsköpet, ville rubba på grundsatsen, att en säljare jämväl svarar för tillgång till vederbörande transportmedel. I svensk doktrin har Kôersner⁷³ sträckt sig ganska långt i denna riktning. Hans uppfattning torde dock icke ha vunnit större anslutning; den har bl.a. kritiserats av Ussing.⁷⁴

Likväl har man i rättspraxis vid försändningsköp med klausulen "fritt banvagn" eller "banfritt" (avsändningsorten)^{74a} i strid mot Alméns uppfattning⁷⁵ tillämpat culparegeln, när det gäller bedömningen av frågan om säljarens ansvar för anskaffande av järnvägs-vagn erforderlig för köpets fullgörande, NJA 1922 s. 511, SvJT 1921 rf. s. 52, jfr NRt 1925 s. 167, UfR 1922 s. 413. HD uttalade i förstnämnda rättsfall, att slutsedelns bestämmelse om leverans fritt banvagn viss ort icke hade för säljaren medfört vidsträcktare förpliktelse i fråga om anskaffande av järnvägsvagn än att det ålegat honom att göra vad på honom därutinnan skäligen ankomme. Att till stöd för detta resultat tillämpa uppdragsresonemang var såvitt man kan se icke möjligt. Läget är här helt olika. Det kan ej rimligen hävdas, att vid köp där godset skall transporteras med järnvägsvagn det i och

för sig, såsom vid fobköp, åligger köparen att ordna med den interlokala transporten, se NJA 1921 s. 267. Man kan icke heller av rättsfallsreferatet finna, att det analogiserades från situationen vid fobköp. Återstår emellertid frågan, varför just vid köp med klausulen fritt banvagn undantag skall göras från vad som gäller vid försändningsköp i allmänhet. Måhända kan förklaringen ligga i hänsyn till handelsbruk eller i allt fall gängse köpmannauppfattning rörande klausulens innebörd.⁷⁶

Det må tilläggas att köp med fobklausul icke nödvändigt är att hänföra till endera av de två köptyper som i det föregående nämnts: den klassiska och den som visserligen innefattar en försändningsförpliktelse för säljaren men är uppmjukad med uppdragsmotivering. Köp med fobklausul kan utan tvivel, om parterna må antagas ha åsyftat detta, vara identiskt med enkelt försändningsköp, jfr NJA 1923 s. 609 (märk partsplåderingen). Det är nämligen klart att, om säljaren åtagit sig försändningsplikt beträffande (interlokal) fartygs-transport utan att någon särskild klausul förekommer i avtalet, hans ansvar skall bedömas i enlighet med 10 § köplagen. Men det kan bero på en tillfällighet, utan att därmed avsetts någon olikhet i rättsverkningar, huruvida vid försändningsköp avseende dylik transport parterna i avtalet infogat en fobklausul; redan jämlikt 10 § måste ju godset, för att avlämnande skall anses ha skett, ha förts ombord på fartyget. Det blir alltså en tredje form av fobköp, utmärkt av att säljaren har det strängare, icke uppmjukade ansvar som enligt härskande uppfattning åvilar honom vid enkelt försändningsköp. Detta förutsättes ock av Almén.⁷⁷ Det bör likväl, i överensstämmelse med hans mening, presumeras att parterna ej åsyftat denna tredje form av fobköp utan att, om säljaren alls har någon försändningsförpliktelse vid köp med fobklausul, förpliktelsen har omförmälda, enligt uppdragsregler lindrigare innebörd.

Till sist får man vid tolkning av köp med fobklausul icke blunda för möjligheten att klausulen *enbart* användes som grundval för beräkningen av priset på det sålda godset (ett visst angivet belopp utgör "fobvärdet") och alltså saknar all betydelse för avlämnande och fareövergång. Här om erinras ofta i rättslitteraturen, t.ex. Schmitthoff, *The export trade* s. 9, 18.

6. Närliggande fobköp i dess klassiska utbestaltning är det för svensk rätts del huvudsakligen beträffande trävaror⁷⁸ brukliga köpet med klausulen "fas" ("free alongside ship"). Köp av denna typ äro icke omnämnda i köplagen men uppmärksammas i Trade- och Incoterms. Hos Lagergren-Carlander⁷⁹ förtydligas innebörden så, att god-

set skall tillhandahållas å kaj, där fartyget är förtöjt, eller i pråm liggande vid fartygets sida. Närmast torde med det förra avses, att godset placeras inom räckhåll för fartyget, så att inlastning kan ske utan nämnvärd förflyttning, jfr NJA 1942 s. 402 (se emellertid strax här nedan). Härmed är godset avlämnat och faran överförd till köparen, liksom denne därefter bär kostnadsansvar.⁸⁰ Faran övergår alltså tidigare än vid fobköp, medan i kostnadshänseende, om man vid fobköp håller sig till den legala regleringen, föreligger överensstämmelse.

Vilket stöd i köplagen finns då för att tidpunkten för avlämnande och fareövergång är den angivna? Näraliggande torde vara att åberopa 65 §, eftersom det gäller en fritt-klausul. Härvid får man dock bortse från lagtextens avfattning. Ty än mindre än det klassiska fobköpet är fasköpet vad angår transporten från klausulorten (fas-orten) ett försändningsköp. Av samma anledning kan man icke heller direkt stödja sig på 10 § köplagen, och en omedelbar tillämpning av detta lagbud skulle ju också leda till det mot fasklausulen stridande resultatet, att fareövergången förlades till godsets ombordförande på fartyget. Men när godset upplägges vid fartygets sida och fraktföraren genast tager hand om detsamma för inlastning, stämmer det med grunderna för fareregeln, att detta omhändertagande medför avlämnande och fareövergång. Att det är köparen som har att ombesörja transporten från fasorten kan icke vara något skäl här emot.⁸¹ Även om emellertid ett dylikt omedelbart omhändertagande icke äger rum utan inlastningen för köparens räkning företages senare, stämmer det väl med eljest accepterade regler, att faran överföres till köparen vid anmärkta tidpunkt, dvs. den då godset placerats vid fartygets sida. Erinras må sålunda om vad som gäller angående farans övergång när kontrahenternas avtal innebär, att köparen utan någon medverkan av säljaren skall avhämta och sätta sig i besittning av det sålda.⁸²

Det senast sagda leder till att det kan vara naturligt att med stöd av vad parterna avtalat eller förutsatt avlämnande och fareövergång anses ske ännu tidigare än nu berörts. Avgörande kan bli godsets uppläggning på kaj i avbidan på att det inlastas i ett *väntat* fartyg som köparen befraktat eller vari han tingat skeppsrums. Huruvida sådana fall kunna rymmas inom Incoterms reglering är väl osäkert.⁸³ 1941 års amerikanska utrikeshandelsvillkor upptaga däremot som klart alternativ godsets placering "on the dock awaiting loading", trots att i själva definitionen av fasköp anges "delivery of the goods alongside vessel and within reach of its loading tackle".⁸⁴ Givetvis

måste uppläggningen av godset på kaj (liksom vid det förtöjda fartygets sida) företagas inom den bestämda leveranstiden; faran får icke överflyttas på köparen i förskott. Kommer icke fartyget rätttidigt, kan dennes fara ock grundas på mora accipiendi; även här "svarar köparen för fartyget".⁸⁵ – En klausul "fritt på kaj mot ombordkonossement" kan från faresynpunkt förefalla motsägende. Enligt Kristen Andersen⁸⁶ försiggå här leverans och övergång av faran först när godset bragts ombord på fartyget; se NRt 1949 s. 527.

7. Framställningen av tillämpade köpklausuler av skilda slag må avslutas med några ord om "Combiterms". En ingående redogörelse för innebörden i dessa och för vad som i olika fall må ha föranlett deras utformning kan ej lämnas här; den skulle bli alltför omfattande och förutsätter en sakkunskap i denna del som jag icke förfogar över. Endast några få för ämnet i förevarande avhandling väsentliga punkter skola här tagas upp, med utelämnande av annat, kanske viktigare (såsom i vad angår kostnadsfördelningen mellan parterna, redovisningen i "kodifierade kostnadsenheter").

Combiterms äro grundade på Incoterms men ha tillrättalagts för den internationella speditörsamlastningstrafiken; de äro, som det sagts, skraddarsyddas för sådan trafik. När varor befordras i samlastningsenheter – i järnvägsvagnar, i container eller på flak – har tillämpningen av de traditionella köpklausulerna, framhålls det, visat sig ogenomförbar eller medföra utomordentliga svårigheter. Om t.ex. vid sjötransport samlastning företages, icke i rederiets egen regi utan, såsom merendels sker, av särskilda "consolidators" – en uppgift som främst handhaves just av speditörerna – är det i allmänhet icke möjligt för fartygets folk att vid samlastningsenhetens omhändertagande utöva någon kontroll över de däri ingående varornas kolliantal eller beskaffenhet: Att under sådana omständigheter anknyta fareövergången till godsets passerande av fartygets reling är ej rimligt. Skall köparen stå faran för vederbörande gods bör det, kan man tillägga, vara en förutsättning, att han har viss säkerhet för att godset ingår i den samlastningsenhet som överförs till fartyget. Det naturliga är i stället, hävdas det, att i de fall då varor sammanföras till samlastningsenheter i en speditörsterminal, för att sedermera utlämnas till varuägarna från motsvarande speditörsterminal på bestämmelseorten, fareövergången anknytes till antingen tidpunkten för varornas mottagande i den terminal där samlastningen företages eller tidpunkten för varornas utlämnande från terminalen på bestämmelseorten; om en vara förstöres eller skadas mellan dessa båda tid-

punkter, kan det vanligen icke fastställas när och var detta skett. Ej heller i övrigt tages i de traditionella köpklausulerna behörig hänsyn till den befattning som speditörerna i nutiden taga med varutransport. I synnerhet gäller detta när speditörer såsom i stigande utsträckning förekommer ikläda sig fraktföraransvar, eventuellt även i egenkap av fraktförare utfärda konossement.

Det är under dessa förhållanden klart, att Combiterms vid bestämningen av de med ifrågavarande klausuler förbundna rättsverkningarna tillerkänna avgörande relevans åt speditörs omhändertagande av godset vid samlastningsterminal. Det har emellertid eftersträfvats en viss anslutning till eller åtminstone korrespondens med Incoterms. Att vid regleringen av farespörsmålet i de olika klausulerna radikalt tillämpa nyssnämnda tankegång om det otillfredsställande i att förlägga farans övergång till några andra tidpunkter än de två anmärkta har alltså icke ansetts kunna ske. Exempelvis övergår enligt Combiterms faran vid köp med fobklausul när godset, lastat i samlastningsenhet, passerat fartygets reling i avtalad lastningshamn, resp. passerat flygplanets lastlucka på avtalad avgångsflygplats, och vid köp med cif-klausul när godset överlämnats till förste fraktförare resp. till säljarens speditör för transport till angiven lossningshamn. Men sagda tanke kan ändock förverkligas, om för ändamålet begagnas endera av två rekommenderade alternativklausuler. Enligt den ena (A) skall säljaren bära risken för skada på eller förlust av godset intill den tidpunkt det överlämnats till köparen eller dennes speditör vid samlastningsterminal på angiven bestämelseort (jfr farans övergång enligt 65 § köplagen). Enligt den andra alternativklausulen (B) skall köparen bära risken för skada på eller förlust av godset från den tidpunkt det överlämnats till hans speditör vid samlastningsterminal på angiven avsändningsort (jfr fararegeln i 10 och 17 §§ köplagen).⁸⁷ Alternativreglerna skola gälla oavsett om i "tillämplig handelsrätt och/eller ifrågakommande artiklar i Combiterms" för fareövergången bestämts annan tidpunkt. Sagda regler avse endast fareövergången, icke tillika tiden för avlämnandet av godset ("delivery"). I förekommande uttalanden framhålles som en fördel, att det sålunda är möjligt att för varje leveransklausul skilja mellan å ena sidan funktions- och kostnadsfördelning och å andra sidan riskfördelning.

Märklig är den tilläggsbestämmelse som meddelas i tredje stycket i alternativklausul A och som synes innefatta en *allmän* regel om att köparen, när enligt klausulen säljaren står faran, visserligen ej skall vara skyldig att erlagga köpeskillingen resp. skall ha rätt till nedsätt-

ning av denna men icke skall äga framställa skadeståndsanspråk mot säljaren på grund av förlust av eller skada å godset, såvida icke förlusten eller skadan vållats genom säljarens fel eller försummelse. Innebörden härav skulle alltså icke enbart vara, att av säljarens prissfara ej utan vidare följer, att han jämväl skall stå prestationsrisken, jfr ovan i texten efter not 44. — Det undantag som här (dock icke i den engelska versionen) göres för fall av säljarens culpa är naturligt redan med hänsyn till att sådana fall icke äro farefall. Även den liknande regeln i tredje stycket i alternativklausul B är, av annan anledning, självklar.

Någon regel motsvarande 37 § köplagen, dvs. om verkan av köparens mora accipiendi, innehålla Combiterms icke. Detta har motiverats bl.a. med behovet av förenkling. En köpare som (uppsåtligt eller) culpöst förhindrar godsets avlämnande i rätt tid skall således icke gå miste om den befrielse från fareansvar han eljest må åtnjuta utan äga häva köpet eller kräva prisminskning.

NOTER TILL KAP. 5

1. Incoterms ha vid internationella köp vidsträckt tillämpning. Rörande dessa avtalsklausulers syfte och allmänna karaktär må hänvisas till Eisemanns kommentar: *Die Incoterms in Handel und Verkehr*, 1963. Såsom förf. framhåller ställa klausulerna i centrum säljarens förpliktelse till "delivery", ett begrepp som han synes uppfatta i anslutning till Alméns beskrivning av godsets avlämnande, samt den därmed korresponderande betalningsförpliktelsen för köparen. I omedelbart samband därmed står, säges det vidare, tidpunkten för farans övergång till köparen, därvid klausulerna beakta koncentrationsspörsmålet. Ett tredje problemkomplex som behandlas i Incotems gäller fördelningen av kostnaderna mellan köpkontrahenterna, särskilt sådana kostnader som föranledas av utförsel av godset från ett land till ett annat. Däremot regleras icke påföljderna av kontraktsbrott, och ehuru klausulerna i det hela ha transporträttsligt innehåll, hänföra de sig endast till rättsförhållandet mellan köpkontrahenterna, icke till dessas rättsförhållande till fraktföraren. Till övervägande del ha bestämmelserna inriktning på sjötransport, men även järnvägstransport nämnes, och en tillämpning på bl.a. vägtransport m.m. kan ifrågakomma. — I en ytterligare skrift av Eisemann: *Die Incoterms im internationalen Warenkauf.*, 1963, undersökas bestämmelsernas "Wesen und Geltungsgrund". Vad det senare beträffar hävdar förf., att Incoterms, när hänvisning till dem icke skett i köpavtalet, visserligen icke gälla som objektiv rätt — de kunna ej utan vidare anses vara handelsbruk — men ändock ha en faktisk giltighet, eftersom de pläga uppfattas som "massgebend" för vederbörande kontrahenter (för köpkontrahenter i allmänhet?).

Arbete på revidering av Incoterms pågår.

2. Innebörden av vissa internationella handelstermer enligt svensk uppfattning, 1952.

3. Gunnar von Sydow och Torsten Andersson, Allmänna leveransbestämmelser för export av maskiner samt annan mekanisk och elektrisk utrustning — utan samband med montering, utarbetade inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa, 1955.
4. Återgivna hos Jürgen Lebuhn, FOB und FOB-Usancen europäischer Seehäfen. Lieferklauseln im internationalen Handel, 3 uppl. 1971, s. 151 ff.
Vad särskilt angår cif-köp märkas, såsom ett slags komplement till Incoterms, Warszawa-Oxfordreglerna, 1932, vilka tillkommit på initiativ av International law association.
5. Dessa av Incoterms tydligt påverkade villkor återges i 1958 års avfattning (de senaste ha uppgivits vara av 1968) och i engelsk översättning i The international and comparative law quarterly, 1958, s. 659 ff.; jfr Lagergren, Några anteckningar om internationella köp, 1972, s. 10 ff.
Rörande standardiserade avtalsvillkor vid internationella köp se översikten hos Schmitthoff, The export trade, 5 uppl. 1969, s. 40 ff.; se även samme förf.:s The sale of goods, 2 uppl. 1966, s. 30 ff. (uttalanden tillika om UCC och uniforma lagen).
6. Eisemann a.a. s. 62, Tibergh a.a. s. 16. I nämnda ECE-villkor, såsom de återgivnas hos v. Sydow-Andersson, återfinnes dock, under hänvisning i övrigt till Incoterms, en presumption för att godset sålts "från fabrik", art. 6.1 st. 2.
7. I Incoterms A 6, B 2 sägas faran och kostnadsansvaret övergå till köparen då godset ställts till dennes förfogande. Enligt den allmänna fareregeln i svensk rätt lär dock detta icke vara tillräckligt för fareövergången utan det fordras att faktiskt ett avlämnande skett. Se ovan i kap. 2 ävensom svenska Tradeterms s. 16 ("when the buyer takes delivery of the goods") samt Lagergren-Carlander a.a. s. 12, 13: vid den tidpunkt då godset av köparen avhämtats (dock med förbehåll för tillämpning av 17 § *andra* punkten köplagen). Någon skillnad i sak föreligger dock knappast, när Incoterms tydligen vilja låta nämnda bestämmelse omfatta även den speciella fareregeln om verkan av köparens mora accipiendi (37 § köplagen), jfr B 4 samt Eisemann a.a. s. 68. I 1941 års amerikanska utrikeshandelsvillkor är den kritiska tidpunkten den då köparen är "obliged to take delivery" (Lebuhn s. 166).

Incoterms ålägga säljaren att underrätta köparen om när godset står till hans förfogande, A 4. Bestämmelsen, som enligt Eisemann a.a. s. 64, 66, har blott sekundär betydelse, synes passa mindre väl i alla de fall då det är köparen som har att taga initiativ till köpavtalets avveckling. Återhållsamma härvidlag äro också svenska och norska Tradeterms s. 16 samt Lagergren-Carlander a.a. s. 11 f.

I Incoterms uppställs för både säljarens och köparens prisfara ett krav på koncentration, A 6, B 4, och motsvarande förbehåll återfinnes genomgående rörande olika köpklausuler. Det synes icke klart vad det har för mening att som förutsättning för *säljarens* fara kräva koncentration.

I motsats till vad som enligt Incoterms i allmänhet gäller för försändningsköp har köparen vid ex-works-köp, som naturligt är, att bestrida kostnaderna för export av godset, B 2, 3, 5. Likgiltigt är därvid — och detta är något som mutatis mutandis återkommer flerstädes i Incoterms — huruvida vederbörande kostnad eller utgift förfallit till betalning före

eller efter avlämnandet av godset.

8. Se härom Tiberg a.a. s. 75 (flygbolags "pick-up und delivery service") samt s. 102 och 108 (vägtransportörs avhämtning av godset för transport till godscentral).

Såsom Tiberg framhåller s. 83 föreligger emellertid vid lufttransport den komplikationen att, om än faran åvilar köparen i och med godsets avhämtande hos säljaren, det kan vara svårt att styrka, att den skada som vidlåder godset uppkommit under den lokala transporten och icke tidigare. Någon handling som utvisar att godset vid avhämtandet var i oklanderligt skick finnes icke; flygfraktsedel upprättas först efter det man nått flygplatsen.

9. Jfr Almén § 17 i not 50. — Liknande vid försändningsköp i fall då godset avhämtas genom fjärrfraktförarens försorg. Så länge den avhämtande icke helt övertagit godset utan säljaren har någon befattning med lastningen, förblir faran hos den senare.
10. Eisemann a.a. s. 75 anser det icke uteslutet, att klausulen kan användas även vid vägtransporter men finner det betänkligare att utsträcka dess tillämpning till lufttransporter.
11. Almén, Tillägg till § 62 vid not 17 ff., Tiberg a.a. s. 99, jfr ock Lagergren-Carlander a.a. s. 14 ff., där det sammanfattande uttalas, att godset ej är att anse som avlämnat förrän säljaren fullgjort de skyldigheter som före godsets mottagande för befordran åligga en avsändare i förhållande till järnvägen. — Beträffande fördelningen av kostnaderna mellan parterna vid försändningsköp i allmänhet se Almén, § 10 vid not 48 ff.
12. Enligt Lagergren-Carlander a.a. s. 14, 18 har säljaren att vid försäljning till utrikes ort anskaffa och bekosta alla för exporten nödvändiga tillstånd och licenser samt att vidkännas alla avgifter och särskilda kostnader som ha samband med exporten, medan kostnaderna för godsets transporter och import skola bestridas av köparen. Liknande distinktioner förekomma i Incoterms vid ett flertal typer av försändningsköp.

Om verkan av att säljaren på grund av vagnsbrist ej kan fullgöra sin försändningsplikt se nedan under 5.

13. Schmitthoff, The export trade s. 22 f. Se ock Lebuhn a.a. s. 127 ff., vilken likväl synes utgå från att även vid klausulen "free airport" ("frei Abgangsflughafen") fobköpets regler skola tillämpas. Förf. tycks närmast ha kostnaderna i sikte. Jfr om amerikansk rätt s. 168.
14. Hos Tiberg a.a. s. 74 heter det, att klausulen "free airport" "ersätter" fobklausulen, se emellertid även s. 83 (nederst).
15. Om fall där godset avhämtas hos säljaren är här icke fråga, jfr ovan i texten.
16. Tiberg a.a. s. 102 f.
17. Ytterst är dock detta ett tolkningsspörsmål. Kontrahenterna kunna trots användningen av en cifklausul ha avsett leverans på bestämmelseorten och farans förblivande hos säljaren ända till dess. Men då är köpet icke längre ett cifköp utan ett "ankomstavtal" (65 § köplagen), jfr det av Tiberg a.a. s. 20 omnämnda rättsfallet NJA 1919 A nr 269. Med hänsyn till det i texten anförda är det icke underligt att, såsom framgår bl.a. av den engelska judikaturen (se t.ex. Kennedy's a.a. s. 10—16), tvekan lätt kan uppkomma huruvida kontrahenterna menat det ena eller det

andra. Jfr Lagergren, *Delivery of the goods* s. 22 ff., som antyder dessa svårigheter och ställer frågan hur man skall lösa desamma. Svaret torde i praktiken bli, att en bevisbörde- eller presumptionsregel blir avgörande. Cif "betyder" helt enkelt, när stöd icke kan uppbringas för motsatsen, vad termen formulärrättsligt enligt det sagda anger.

18. En klausul vid cifiköp om att köparens betalningsskyldighet bestämmes efter godsets vikt vid lossningen presumeras icke heller innefatta någon avvikelse från fareregeln. Härom utförligt Grossmann-Doerth a.a. s. 313 ff., se ock Almén § 7 vid not 7 ff., § 50 vid not 38, jfr UfR 1960 s. 1. Klausulen kan åsyfta antingen blott att säljaren åtagit sig ansvar för godsets förändring under transporten på grund av dess egen beskaffenhet eller eventuellt att ställa köparen bättre i bevisbördehänseende, när han gör gällande att brist i godset förelegat redan vid avlämnandet (härom Almén, Tillägg till § 51 vid not 94 ff. samt Rodhe a.a. § 20 vid not 22; att döma av rättsfallet NJA 1925 s. 478 skulle dock köparen icke vara i behov av klausulhjälp i sådant fall).

Emellertid förekomma vid cifiköp, med stöd av särskilda klausuler, verkliga undantag från fareregeln. De avse fall då godset icke förstörts genom vådahändelse men skadats och köparen visserligen måste taga emot godset men i strid mot fareregeln erhåller viss gottgörelse av säljaren för förlusten. Se även härom Grossmann-Doerth a.a. s. 322 ff. Märk ytterligare samme författare s. 327 ff. (om "all-average"-klausuler).

- 18 a. C&f-klausuler ha stor betydelse särskilt vid järnvägs- och vägtransporter. Vid sjötransporter medför det starka behovet av försäkringsskydd, att man icke nöjer sig med mindre än försäljning på cif-villkor.
19. I Incoterms motsvaras de svenska reglerna om c&f-köp av *dels* c&f-bestämmelser som avse sjötrafik *dels* bestämmelser om fraktfritt ("freight or carriage paid to") vid befordran till *lands* (användbara jämväl i lufttrafik enligt Eisemann a.a. s. 149). Se beträffande fareövergången A 5, B 3 resp. A 3, B 2, och rörande svenska Tradeterms Lagergren-Carlander s. 27 ff. i vad angår c&f-köp samt s. 32 ff. rörande cifiköp.
20. Sec 2—320, 321.
21. IV och V (Lebuhn a.a. s. 184 ff.).
22. Så i utländsk doktrin framför allt Grossmann-Doerth a.a. s. 207 ff., jfr ock Rabel a.a. II s. 305 f.
23. S. 27, 30, 32.
24. Se från dansk rättspraxis bl.a. UfR 1963 s. 423 (oförutsedda utgifter för säljaren, däribland fraktförhöjning).
25. Härom och om av dylik risk föranledd fraktförhöjning Almén i *Det nordiske Studenter-Jurist-Stævne*, 1918, s. 47, Lassen-Ussing a.a. § 90 vid not 33 d—e samt Hasle-Nebelong a.a. s. 347 f., med där anförda rättsfall och responsa. Se ock SvJT 1943 rf. s. 60.
26. Om c&f-köp utanför sjötransporternas område heter det endast, A 2, att säljaren har att transportera godset på egen bekostnad.
27. S. 127 ff. Märk särskilt uttalandet s. 129 f., enligt vilket beaktande av köparens fara såsom motiv för dennes kostnadsansvar i mera ovanliga skadefall vore överflödigt på grund av den, som förf. förmenar, tydliga anvisning som bestämmelsen i B 2 lämnar om köparens kostnadsansvar. Även när det gäller lossningskostnader hävdas, att dessa "begreppsmäs-

- sigt" icke äro moment i frakten och att säljaren blott i "Sonderfällen" bör vidkännas desamma. Därmed synas dock oförenliga vissa uttalanden av Eisemann annorstädes i kommentaren (s. 15, 123: "Kosten, Versicherung, Fracht: dies sind die drei Grundelemente" hos cifköpet).
28. Enligt 1941 års amerikanska utrikeshandelsvillkor är det köparen som har att stå för "all costs of landing" inkl. tull, skatt och övriga utgifter på bestämmelseorten (Lebuhn s. 186, 190).
 29. Almén § 63 vid not 10 ff, Tiberg a.a. s. 19.
 30. Samma uppfattning om kostnadsansvaret vid lossning möter för tysk rätts del med stöd av HGB § 593 och med hänsyn till att lossningskostnader anses vara en integrerande del av frakten. Så Haage a.a. s. 49, 50, 137, 156.
 31. S. 82, 105, jfr Lagergren-Carlander s. 27, 32. — Rörande säljarens skyldighet att anskaffa och bekosta för exporten erforderliga tillstånd och licenser samt att vidkännas avgifter och särskilda kostnader i samband med denna, liksom rörande köparens motsvarande ansvar i vad angår transitering och import, jfr ovan not 12. (Kostnader för ursprungsbevis och konsulatfaktura betraktas, även när säljaren bistår med deras anskaffande, som en köparens kostnad.)
 32. Såsom framgår av det sagda uppkommer förevarande spörsmål även om den första transporten i likhet med den senare är en fartygstransport. Det rör sig ju om fartyg på olika orter. Detta understrykes här endast därför att det vid tal om "förtransport" plägar tagas som exempel, att den första transporten försiggår på järnväg eller eljest till lands. Jfr Lagergren-Carlander s. 28, 33.
 - 32 a. Jfr Ramberg i a. Festskrift 1976.
 33. Almén § 10 vid not 38 f.
 34. Se bl.a. Ussing, Køb § 3 IV E 2 (med hänvisning till författare och formulärrätt). Se även Sassoon, C.I.F. and F.O.B. Contracts, 1968, s. 290 not 3 a.
- I vissa fall skall dock enligt Grossmann-Doerth a.a. s. 256 en mot 10 § köplagen svarande regel gälla. Så om genomgångskonossement utställt vid den första transportens början. Likaså om enligt partsavtal vid en förtransport till lands viss tid är bestämd för godsets avsändande.
- Almén vitsordar, § 63 vid not 25 ff., § 64 vid not 15 ff., att klausulen "fritt ombord inkl. frakt" resp. "fritt ombord inkl. frakt och assurans" i köpmannaspråket användes synonymt med de i 63 och 64 §§ omnämnda klausulerna. Men Almén synes ändock mena, att man har att böja sig för ifrågavarande legala ställningstagande.
35. Eller "franco" eller "levererat" eller "fritt levererat". — Vad angår francoklausul har man dock, på sätt framhålles i litteraturen, att räkna med möjligheten att den användes endast såsom kostnadsklausul. Se uttalanden hos Rabel a.a. II s. 328, Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 190, jfr Tiberg a.a. s. 88.
 36. Såvitt angår svensk rätt redogöres hos Lagergren-Carlander för innebörden såväl av den allmänna klausulen "fritt" med angivande av bestämmelseorten som av ex ship- och ex quai-klausulerna.
 37. Almén § 65 vid not 3, 16, 40. Överensstämmande de danska och de norska köplagsmotiven (s. 106 resp. s. 78).

38. § 65 vid not 45 f., se ock Rubriken till §§ 62—71 efter not 5: varifrån varan skall skeppas eller annorledes försändas kan, därest varan skall anses avlämnad först å bestämmelseorten, också vara köparen skäligen likgiltigt.
39. Se särskilt beträffande ex-ship-köp s. 164 ("da kaufrechtlich die Seebeförderung ausser Betracht bleibt") och beträffande ex-quai-köp s. 173 (ausserhalb des Vertrages). Än mera extremt uttrycker sig Schmitthoff, *The export trade* s. 37: "In the case of the clause the contract of sale remains isolated; its elements are not combined with those of the contracts of carriage and insurance in the manner characteristic of the c.i.f. contract."
40. Så uttryckligt enligt den danska och norska lydelsen av 65 §. Jfr Almén § 65 vid not 48—48 a; se även vid not 2.
41. Se t.ex. Haage a.a. s. 160, 162, 187. På sistnämnda ställe, där ex-quai-klausulen vid "Abladegeschäfte" behandlas, säges att avtalet i regel innehåller, liksom vid cifköp, en avlastnings- eller skeppningsklausul, efter omständigheterna dessutom en "Lieferungsklausul" (vilket icke syftar på leverans av godset utan på fraktförarens utgivande av detsamma på bestämmelseorten). Exempel: September-oktober-avlastning från Brasilien, fartygets ankomst senast den 20 november i Hamburg. — Se vidare Grossmann-Doerth a.a. s. 391 f., 396, 372 i noten samt *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 241, 242, 245.*
42. Enligt Eisemann a.a. s. 166 skulle detta icke vara fallet. Konossementet skulle här icke representera godset i sin grundläggande egenskap av cirkulationspapper utan blott tjäna till att legitimera köparen mot fartygets kapten (?); vanligare vore användningen av "delivery order", jfr *Incoterms A 6 resp. A 7*. Mera klagörande och i princip härifrån avvikande synes vara den utförliga, på redovisad avtalspraxis grundade framställningen hos Grossmann-Doerth s. 402 ff. Betalning mot dokument innan risken för vådahändelse är över kunde, säges det, på grund av säljarens fara synas strida mot avtalstypen. Likviden blir emellertid endast villkorlig, så att återkrav vid inträffad förstörelse eller skada kan ske. Då detta emellertid medför praktiska olägenheter, inskränkes i viss utsträckning återkravsrätten, varmed ett närmande till cifköpet kommer till stånd. — Se även Rabel a.a. II s. 347, som konstaterar att klausulen "kassa mot dokument" vid ankomstavtal har i allt större omfattning "Eingang gefunden" och trängt tillbaka den ursprungliga formen av betalning mot godset självt.

I engelska framställningar av köprätten tycks man vara böjd för att, om vid ett köp som ingås med cifklausul överenskommits betalning mot deliveryorder, anse köpet vara (äka) cifköp endast i de fall, då sådan order är en "order on the ship", riktad alltså till rederiet eller dess representant, i motsats till de fall då deliveryordern har till adressat en speditör eller någon annan säljarens representant som ännu har dispositionsrätt över godset. Tankegången synes vara, att köparen endast i de förra fallen förvärvat en rätt som svarar mot en konossementinnehavares rätt (vilket är en betingelse för att man skall kunna tala om ett riktigt cifköp), medan i de senare fallen, där deliveryordern icke har dylik karaktär utan hänför sig till av säljarens representant innehaft gods, köpet

bör betraktas som ankomstavtal. Jfr Schmitthoff, *Sale of goods* s. 139, 140, där det bl.a. säges att, om vid ankomstavtal konossement överlämnas till köparen, det endast lämnas honom såsom deliveryorder och icke i avsikt att genom dokumentet göra honom till ägare av godset (deliveryordern tänkes väl då icke vara en "order on the ship"). Detta verkar, om det nu är rätt uppfattat, ganska "konstruktivt". Varför skulle icke köpet kunna vara ett cifiköp, med fareövergång enligt härför gällande regler, även om köparen blott i vissa fall är betalningsskyldig mot deliveryorder? Se för svensk rätts del Tiberg a.a. s. 51, med där gjord distinktion rörande handelsbruk avseende deliveryorder, märk VI nr 419, se ock rättsfallen NJA 1921 s. 322 och 326, 1941 s. 516, anmärkta i mitt inlägg i SvJT 1971 s. 658.

43. Betecknande är Alméns uttalande, § 65 vid not 28, att av stadgandet om avlämnande i denna paragraf följer, att i avtalet förekommande bestämmelser angående leveranstid i allmänhet äro så att förstå, att varan skall inom utsatt tid vara framkommen till bestämmelseorten och där hållas köparen tillhanda, varför det icke är tillräckligt att varan blivit avsänd inom sagda tid eller ens i så god tid förut, att den under normala förhållanden bort vara framme före leveranstidens utgång. Detta är i och för sig övertygande men hjälper icke, när någon ovisshet om vad parterna menat ej föreligger utan det är klart, att man avsett en till avlämnandet av godset anknuten prestationstid. Almén anmärker ock, att hans uttalande blott gäller in dubio; annat kan framgå av omständigheterna. Huruvida även då 65 § skall användas säges ej.
44. Den omständigheten slutligen att säljaren vid ankomstavtal har ett långtgående *kostnadsansvar*, överstigande cifsäljarens — någon skillnad göres ej mellan extraordinära, casuellt betonade kostnadsfall och andra mera "vanliga" fall — är icke heller något anmärkningsvärt.
45. Denna medelväg hade, när det gällde francoklausul, för dansk rätt förespråkare inom handelslivet vid tiden för köplagens tillkomst, Almén § 65 vid not 13.
46. Om vådahändelsen blott skadat godset, tillgodoses samma syfte bl.a. genom klausuler om att köparen skall acceptera det skadade godset utan att ha något annat anspråk mot säljaren än prisminskning (vilket senare anspråk ju följer av säljarens fara).
47. En grundlig utredning om denna sida av ankomstavtalets rättsverkningar vid "Überseeekäufe" återfinnes hos Grossmann-Doerth a.a. s. 376 ff., se även s. 32, 37 ff. Från senare tid märkes Haages framställning, som bekräftar det anförda, s. 160 f., 188, 195, 213 f., jfr ock s. 162. Se tillika Rabel a.a. II s. 345 samt, med visst förbehåll, Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 282.

I svensk rättslitteratur märkas uttalanden i liknande riktning av Bagge i SvJT 1944 s. 878 ff. Befrielsen från prestationsrisken synes där grundad på ett antagande att köparen lämnat sitt samtycke till att godset efter avlastningen i det transoceana landet är att anse som sålt genom speciesköp. Man skulle alltså här icke upprätthålla vad som eljest läres om att en ensidig koncentration på säljarens sida före avlämnandet ej är ägnad att tillerkännas rättsverkan. Se ytterligare Lagergren, *Delivery of the goods* s. 26, 29.

Med hänsyn till vad nu utvecklats skulle tydligen Alméns berömda exempel om sydfruktslasten — som sålts fritt Stockholm, dvs. bestämmelseorten — vara mindre väl valt. Jfr Ljungman, *Om prestation in natura*, 1948, s. 56 ff., vilken emellertid går längre i försvar för koncentration före avlämnandet än här, vid transoceana köp, i enlighet med praxis på området hävdats.

I de norska motiven till köplagen (s. 78 f.) ges en motivering för det legala ställningstagandet som intressant nog tager till utgångspunkt, att säljaren (trots lagbudets avfattning!) icke har någon försändningsplikt utan kan fullgöra avtalet med gods som han köpt på bestämmelseorten eller eljest där har liggande, så att reglerna om platsköp komma till tillämpning. "At kjøberens stilling skulde blive mindre tryk, hvis sælgeren vælger at skaffe tingen andensteds fra vilde efter komiteens mening være unaturligt"; en sådan transport bör här vara köparen ovidkommande. Detta ger intryck av att man förutsatt vad som kräver saklig motivering. Det finns av allt att döma goda skäl för att åtminstone vid köp från en kontinent till en annan visserligen på grund av köpets egenskap av ankomstavtal lägga faran på säljaren men med hänsyn till prestationsrisken låta köparen vara mindre "trygg" än vid locoköp.

48. Se främst Grossmann-Doerth a.a. s. 30, 32, 38 f., 367.
- 48 a. Anslutningsvtal förekomma även när en importör förytttrar från det transoceana landet förvärvat gods till en annan importör. Härom Walter Grimm, *Der Einfuhrhandel*, 3 uppl. 1958, s. 73 ff.
49. I svensk rättspraxis rörande anslutningsavtal med förbehåll för fartygets eller godsets "lyckliga framkomst" ha olika meningar framträtt huruvida en dylik klausul skall anses blott hänföra sig till vådahändelser under godsets transport eller avse även andra hinder för säljaren att fullgöra avtalet, såsom exportförbud i produktionslandet. Se NJA 1919 s. 115 och s. 166, 1920 s. 333, 1921 s. 624 samt SvJT 1918 rf. s. 23. Jfr ytterligare NJA 1922 s. 350 (märk särskilt NRev:s betänkande) samt 1938 s. 365. I förstnämnda rättsfall tillerkändes anslutningsklausulen icke någon betydelse på den grund att säljaren ej meddelat köparen, att han ämnade med det av honom förvärvade varupartiet fullgöra köpet, jfr UfR 1916 s. 598.
50. I samband härmed må nämnas en avtalstyp som i tysk doktrin beskrives som "verlängertes Abladegeschäft", en blandning av Abladegeschäft och locoköp. Det avtalas t.ex. "Abladung September" (i det transoceana landet), godset "verzollt und versteuert, ab Lager oder ab Kai Hamburg, Zahlung netto Kasse gegen Lager/Lieferschein", Haage a.a. s. 1, 162 ff., Grimm a.a. s. 84 f. samt Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 241, 245. Det karakteristiska för denna form av ankomstavtal — som uppkommit efter andra världskriget med hänsyn till fördelarna för köparen att slippa handskas med importformaliteterna bl.a. i valutaavseende — säges vara, att betalning icke skall presteras mot konossement utan mot lagerbevis eller liknande papper. Det kan emellertid ifrågasättas, om icke det säregna består i att prestationen av det i det transoceana landet avlastade och därifrån transporterade godset sker till köparen, icke under någon medverkan av fraktföraren utan direkt från säljaren. Godset befinner sig nämligen, då det utgives till köparen, i säljarens lager eller på kaj (eller hos tullmyndighet med dispositionsrätt förmodligen närmast för säl-

- jaren). Här fordras alltså för köpets fullgörande en verksamhet av säljaren på bestämmelseorten. Gängse uppfattning i doktrinen synes vara, att för denna avtalstyp tillämpas i övrigt samma regler som för "Abladegeschäfte" i allmänhet.
51. Eisemann säger a.a. s. 163, att avgörande i många fall är framförandet till fartygets reling men att man med hänsyn till att det kunde ställa sig så olika i fråga om godsets beskaffenhet och metoderna för dess lossning valt en allmännare formulering. — Om franco-klausul se Handelsbruk VI nr 361 (fritt relingen).
 52. § 65 efter not 66.
 53. S. 44, 45. — Vad gäller ansvaret för lossningskostnaderna äro olika ståndpunkter företrädde. Enligt flertalet Tradeterms ankommer det på godsets framförande till relingen, A 1, 5, B 2. Huvudparten av nämnda kostnader skulle således belasta köparen. Så ock Almén § 65 vid not 66 (uttalandet dock knappast fullt tydligt; märk det ej lättförklarliga åberopandet av 107 § sjölagen samt innehållet i noten 64). Jämväl Incoterms lägga huvudparten av lossningskostnaderna å köparen, A 2, 3, B 1, 2. Enligt svenska Tradeterms är jämväl i kostnadshänseende över-skridandet av relingen bestämmande (s. 124). Så även Lagergren-Carlander s. 45 men med det ej oviktiga undantaget, att hänsyn skall tagas till huruvida kostnaderna äro inbegripna i frakten.
 54. Härom utförligt i Grönfors' skrift med den upplysande titeln Om skada på lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter, 2 uppl. 1960, se särskilt s. 24, ävensom NJA 1956 s. 274.
 - 54 a. Almén i TfR 1919 s. 277 f., med där åberopade danska rättsfall, bl.a. UfR 1909 s. 177 och 1912 s. 395. Se vidare Ussing, Køb § 13 II C, Hasle-Nebelong a.a. s. 233 ff. samt NRt 1932 s. 304, jfr ock 1973 s. 95, 1974 s. 879.
 55. Här må hänvisas till framställningen *dels* hos Schmitthoff, Unification etc. s. 181 f., *dels* hos Lebuhn a.a. s. 102 ff. Enligt den förre kunde huvudregeln i Comeconvillkoren, liksom i stort sett även i ECE-bestämmelserna, anses vara, att faran övergår till köparen i och med avslutandet av tullformalitetserna i säljarens land.
 56. Svenska Tradeterms enligt Lagergren-Carlander s. 21.
 57. Se bl.a. Grossmann-Doerth a.a. s. 149 ff., jfr s. 37, Schmitthoff, The export trade s. 17 (med där anmärkta rättsfall av 1955) samt Sassoon a.a. s. 316 ff.
 58. Det är därför förståeligt, att det enligt Incoterms in dubio är säljaren, som har att svara för anskaffandet av för exporten erforderliga tillstånd och licenser, A 3, jfr ock Eisemann s. 108. Av dennes uttalanden framgår dock, att regeln om säljarens ifrågavarande ansvar medför vissa svårigheter och icke alltid tillämpas, i det att tillhandahållande av berörda tillstånd och licenser ofta göres till villkor för köpavtalets giltighet.
 59. § 62 vid not 27.
 60. Rubriken till §§ 62—71 vid not 4—4 a.
 61. Även när det gäller faran för godset tages på en punkt avstånd från tanken, ett fobköpets släktskap med avhämtningsköp skulle kunna tillmätas betydelse. Det klargöres i 62 § 3 st., att regeln att säljaren står faran till dess godset kommit innanför fartygets sida skall gälla även om köpet

icke är leveransavtal utan köp av bestämt gods. Man har därmed velat förebygga, att den speciella fareregeln vid avhämtningsköp i 17 § 2 p. skulle kunna tillämpas, Almén § 62 vid not 68, jfr § 17 efter not 91. Motiveringen är dock överraskande såtillvida som det hävdas att ett avhämtningsköp överhuvud icke skulle kunna föreligga, om säljaren har någon som helst transportskyldighet, låt vara blott av lokal art. Skulle verkligen den omständigheten att säljaren åtagit sig att förflytta godset några hundra meter till den plats där det skall avhämtas av köparen medföra, att fråga ej längre vore om avhämtningsköp och att alltså sagda speciella fareregel måste sättas ur spel? Detta betvivlas också, som det synes, av Lagergren, *Delivery of the goods* s. 43 f.

62. Att A här skulle ha någon skyldighet att förse B med för exporten erforderliga handlingar, jfr not 58, kan ej vara rimligt.
63. Se uttalanden § 62 vid not 5, 79—80, 92 ff. Jfr UfR 1941 s. 354, där köparen med hänsyn bl.a. till att han drev rörelse på foborten ansågs skyldig att därstädes och icke först på bestämmelseorten undersöka godset.
Däremot är Almén benägen att reservera sig i sådana fall som att godset avhämtas på ett fartyg som tillhör köparen eller att denne själv med eget eller av honom befraktat fartyg företager avhämtningen, § 62 i not 84, 94.
64. Den härifrån avvikande tyska uppfattning, som i Alméns kommentar omnämnes § 62 vid not 54, övergavs av Reichsgericht redan 1923. Se Lagergren a.a.s. 21 not 3.
65. § 62 vid not 49—50.
66. Almén förbigår icke spörsmålet, § 10 vid not 17 a—b, men tager med lätt hand på detsamma. Det räcker, att försändningsplikt "enligt kontrahenternas underförstådda mening" åligger säljaren. Det hänvisas ock till handelsbruk och till vad en köpare på grund av vad som är vanligt är berättigad att utgå från.
67. Grossmann-Doerth a.a. s. 167, jfr s. 150 f.
68. § 62 vid not 58—59.
69. Annorlunda Tiberg a.a. s. 16. — Om säljarens (uppdragsrättsliga) förpliktelse i förevarande hänseende se t.ex. NJA 1923 s. 609.
70. Se ock Lagergren-Carlander a.a. s. 24: Säljaren åligger "att vid linjefart på egen bekostnad tinga skeppsrum". (Det tilläggese mellertid, att säker praxis saknas i fråga om säljarens skyldighet att tillhandahålla fraktförskott samt att svara för särskilda utlägg till speditör eller annan tredje man.)
71. § 62 vid not 21—22.
72. Se dock Kôersners uppsats i SvJT 1919 s. 145, särskilt s. 150 f.
73. Se nästföregående not.
74. Køb § 3.IV.D. Se ock Gaarder a.a. kap. 4 not 7. Vidare Hasle-Nebe-long a.a. s. 50 ff. (jfr rättelse s. 376), med åberopande av ett flertal rättsfall, bl.a. UfR 1946 s. 1211. Det säges här sammanfattningsvis, att säljaren såvitt gäller anskaffande av transportlägenhet otvivelaktigt svarar i hävningshänseende, att hans skadeståndsskyldighet enligt den allmänna uppfattningen i Danmark bedömes i överensstämmelse med reglerna i 24 § köplagen men att det därutinnan icke åvilar säljaren något

obetingat ersättningsansvar. Uttalandena synas avse även köp med klausulen fritt banvagn, ett ämne som dock behandlas även annorstädes i arbetet (s. 334 ff.).

- 74 a. Köp med klausulen banfritt *bestämmelseorten* är givetvis ett ankomst-avtal (65 § köplagen), NJA 1913 s. 280.
75. Tillägg till § 62 vid not 6 ff.
76. En redogörelse härför hos Kôersner a.st. s. 155 ff. Se ock om Svenska Tradeterms Lagergren-Carlander s. 15 not 1. — Tiberg a.a. s. 87 ansluter sig till Almén.
77. § 62 vid not 18 ff. — Om sagda tredelning se ytterligare Handelsgesetzbuch, Grosskommentar, Vor § 373 Anm. 278, 280, 281 ävensom Lebuhn a.a. s. 15 ff.
78. Märk dock angående transport av olja klausulen fritt "ex tanc", Eise-mann s. 128. — Se även Hellner, Köprätt kap. 6. 7 g.
79. A.a. s. 19.
80. I Handelsbruk VI nr 423 säges att vid fasförsäljning av ved oenighet råder om vilken part som skall bestrida kostnaden för hamnumgälder (vid fobköp är detta säljarens sak, Handelsbruk II nr 66, III nr 189, Tiberg a.a. s. 18).
81. Om fraktföraren-rederiet *tidigare* omhändertagit godset i syfte att senare föra det till fartygets sida för inlastning, kunde möjligen detta omhän-dertagande synas ägnat att föranleda avlämnande och fareövergång, jfr Tradeterms A 6 ("delivered into the custody of the carrier"), med av-ståndstagande från svenskt håll (s. 53). Men häremot strider fasklausu-lens uttryckliga innehåll.
82. Erfordras för inlastning på fartyget pråm eller liknande farkost, har en-ligt den anförda beskrivningen av fasköpet säljaren ej fullgjort vad som åligger honom för avlämnande av godset förrän detsamma placerats på farkosten vid fartygets sida. Jfr Tradeterms A 2 ("including lightering charges"). Skador som drabba godset medan det i pråmen är på väg till fartyget går alltså in under säljarens fara.
83. Eisemann a.a. s. 92 (om en, uttryckligt förbehållen, hamnkutym av så-dant innehåll föreligger).
84. Lebuhn a.a. s. 180, 182.
85. Uttalandena i Alméns kommentar om skillnaden mellan fob- och fasköp, § 62 vid not 32 a ff., ha blivit något otydliga. Från början talades det om vad säljaren hade att företaga för avtalets fullgörande, närmast som det synes med tanke på *kostnadsfördelningen* mellan parterna. Almén kom därvid att ålägga säljaren en mera vittgående förpliktelse än som är förenlig med 89 § sjölagen (se Allan Lison Almkvist i SvJT 1955 s. 122). Detta korrigerades i kommentarens sista upplaga, men vid om-skrivningen tillades att *avlämnande* vid fobköp skedde [först] då godset "föres upp till relingen eller fram till lastluckan". Det fordras dock re-lingens överskridande.
86. A.a. s. 73.
87. I båda klausulerna har givits en tilläggsbestämmele för det fall att dylik terminal saknas.

6. Faran för godset och fraktförarens ersättningsansvar

Ett näraliggande spörsmål då köparens fareansvar behandlas är, i vilken utsträckning den praktiska betydelsen av fareansvaret kan komma att upphävas eller minskas genom att köparen i anledning av vad han är pliktig att prestera till säljaren äger rikta ersättningsanspråk mot annan. I första hand måste man givetvis tänka på det skydd som varuförsäkring eller annan form av försäkring bereder köparen. Härom i nästföljande kapitel. Men man har också att taga hänsyn till den skadetäckning som eventuellt kan erhållas genom att köparen mot fraktföraren framställer krav på ersättning för förlust som tillskyndast honom genom att godset förstörts eller skadats under den tid det omhänderhafts av denne. Fraktförarens ansvar skall beröras här nedan, alltså innan det blir tal om köparens försäkringskydd (ehuru en motsatt ordning kunde förefalla naturligare, bl.a. med hänsyn till att en tvist på området ofta uppkommer på det sätt att ett försäkringsbolag gottgör den farebelastade köparen och sedan regressvis gör ifrågavarande ersättningsskyldighet mot fraktföraren gällande). I fortsättningen beaktas också i vederbörande sammanhang den ersättningsrätt mot fraktföraren som kan tillkomma *säljaren*, när denne står faran.

Blott i förbigående må uppmärksammas den talan, som kan föras mot en helt utomstående tredje man, nämligen en sådan som förstört eller skadat godset och är ersättningsskyldig enligt utomobligatoriska regler. Att den farebelastade köparen i regel är taleberättigad mot en sådan skadegörare antages av Almén¹ och andra författare. Det behöver icke vara något hinder härför, att köparen blott är obligatoriskt berättigad till godset och således icke lidit någon "sakskada". En analogi från 54 § försäkringsavtalslagen, varom i nästföljande kapitel, kommer här i betraktande. – Av större praktiskt intresse torde vara de fall, då godset tagits i beslag av offentlig myndighet jämlikt den allmänna förfogandelagen eller andra författningar och ersättning utgår för beslaget. Almén² nämner som exempel, att sålt husdjur blivit angripet av en smittosam kreaturssjukdom och på grund av myndighets föranstaltande nedslaktats. Den ersätt-

ning som utgår tillerkänner Almén köparen, även med belopp högre än köpeskillingen, när denne står faran. Här är tillämpningen av sagda stadgande i försäkringsavtalslagen naturlig, jfr NJA 1941 s. 711.

I jämförelse med dessa fall äro de fall där ersättningsanspråk framställes mot fraktföraren starkt avvikande. Man befinner sig här icke på det utomobligatoriska fältet, utan fråga är om anspråk grundade på kontraktsrättsligt mellanhavande. Att så förhåller sig, när för rättsförhållandet mellan fraktföraren och den farebelastade köparen resp. säljaren är bestämmande konossement eller annat dokument, är uppenbart. Från dessa dokumentfall bortses tills vidare. Självklart är ytterligare, att en säljare vid försändningsköp är kontraktspart i förhållande till fraktföraren och att han på sådan grund kan vara ersättningsberättigad mot denne, därest godset går förlorat eller skadas under transporten. Motsvarande gäller, om köparen såsom vid fobköp ingått ifrågavarande fraktavtal. Men även en köpare, som ej är kontraktspart redan på den grund att han slutit avtal med fraktföraren (vid försändningsköp ingås ju sådant avtal icke av honom utan av säljaren), kommer enligt vad i det föregående omnämnts på ett senare stadium – normalt i samband med att godset når bestämmelseorten – i kontraktsrättslig relation till fraktföraren och kan göra gällande dennes ersättningsskyldighet. Mot säljaren som "avsändare" står köparen som "mottagare" av godset; vardera har, såvitt angår den transportfas där han enligt rättsregler är behörig, "talerätt" mot fraktföraren.³ I sin egenskap av avsändare har säljaren också den dispositionsrätt över godset varom förut varit tal, inbegripande sådana befogenheter som att av fraktföraren kräva transportens avbrytande, godsets utlämnande på ändrad bestämmelseort eller till annan mottagare m.m. Köparen anses visserligen icke, på det slutstadium han är kontraktspart, i allmänhet ha en lika omfattande dispositionsrätt som säljaren, men den "anvisningsrätt" som han anses äga⁴ kan sägas vara en, låt vara begränsad, motsvarighet därtill. – I överensstämmelse med det anförda står, att fraktavtalet karakteriseras som ett "trepartsavtal" (Grönfors). Detta synes träffande. Avvisas dock denna karakteristik, i det att köparen med hänsyn till att han vid försändningsköp icke själv slutit avtal med fraktföraren betraktas som en "tredje man" i förhållande till det mellan säljaren och fraktföraren ingångna avtalet, kunna ändock talerätt och övriga kontraktsrättsliga befogenheter tillerkännas köparen med utgångspunkt från att det kan anses föreligga ett "avtal till förmån för tredje man".⁵ Det blir endast en konstruktiv skillnad.

Talerätten mot fraktföraren för säljaren och köparen är således knuten till säljarens resp. köparens egenskap av avsändare och mottagare. Någon talerätt direkt på "materiell" grund, under åberopande av att kontrahenten genom fraktförarens föranledande tillskyndats skada, torde i allmänhet icke kunna erkännas. Reglerna om avsändare och mottagares talerätt äro ej enbart "legitimationsregler" i sedvanlig bemärkelse utan ha en mera vittgående innebörd. De ange vem fraktföraren har att göra med såsom kontraktspart, och till andra har han principiellt ingen skyldighet att prestera. Jämförd med avsändare resp. mottagare är dock den till vilken sådan taleberättigad överlåtit sin rätt eller som annorledes är behörig successor. Och är fraktföraren villig att prestera till den som styrker sig vara materiellt berättigad till godset, kan han rimligen icke därigenom ådraga sig någon ersättningsskyldighet.⁶ – Överensstämmande med denna formella reglering är, att *när* talan föres av avsändaren eller mottagaren, det icke fordras att han styrker att han är materiellt berättigad, t.ex. därför att han har äganderätt till godset eller är skadelidande på grund av reglerna om faran. Detta sammanhänger med att grunden för fraktförarens ansvar är själva omhändertagandet av godset, oavsett om den från vilken det mottogs hade den ena eller andra rätten till detsamma.

Att vid försändningsköp talerätten mot fraktföraren är uppdelad så, att den medan transporten fortgår i regel tillkommer avsändaren-säljaren men på slutstadiet mottagaren-köparen, kan stundom synas medföra svårigheter, särskilt som undantag från den förres talerätt icke plägar göras ens för fall då betalning erlagts för godset. Om köparen står faran och godset kommer fram till bestämmelseorten i skadat skick, är det visserligen klart, att han i egenskap av mottagare kan föra talan mot fraktföraren, därest denne är ersättningsskyldig enligt frakträttsliga regler. Men om godset helt förstörts under transporten och således icke når nämnda ort, kunde detta tänkas falla inom området för säljaren-avsändarens talerätt. Här torde dock ej föreligga något hinder för köparens behörighet att hålla fraktföraren ansvarig. Detta har stöd i den främst på internationella konventioner grundade lagstiftning som skall beröras strax här nedan. En köpare bör ju icke komma i sämre läge därför att han i stället för skadat gods icke erhåller något gods alls.

Något mer komplicerat är det fall, att godset sålts fritt bestämmelseorten men under transporten förstörts eller kommit till skada. Skall köparen-mottagaren även här vara den taleberättigade oaktat faran ligger på säljaren? Ja, det bör köparen givetvis vara, om han

icke häver köpet eller fordrar prisavdrag, alltså ej begagnar sig av säljarens fara, vilket han ej är tvungen att göra. Men om köparen gentemot säljaren åberopar dennes fara, är det ju icke han utan säljaren som framstår som skadelidande, och talerätten för köparen synes opåkallad. Det finns dock remedier mot de olägenheter som må vara förbundna med ifrågavarande, till egenskapen av avsändare och mottagare anknutna formella talerätsreglering. Den som saknar talerätt kan på sätt framgår av det nyss sagda genom överlåtelse från den taleberättigade erhålla sådan. Den förre kan också, om han materiellt är befogad därtill, få den senare av domstol förpliktad att företaga dylik överlåtelse eller kanske rent av utverka en domstolens förklaring, att han i det föreliggande fallet har samma talerätt som om överlåtelse skett. Dessutom torde, om köparen materiellt oberättigat undandraget sig överlåtelse av talerätten till säljaren, finnas skäl för en sanktion på annat plan: att han går möjligheten att hävda säljarens fareansvar förlustig, i det att det anses som ett villkor för köparens befrielse från fareansvar, att han medverkar till säljarens utrustande med behörighet mot fraktföraren, jfr ovan kap. 4 vid not 11. Än vidare torde det förhållandet att en taleberättigad avsändare eller mottagare avstått, eller med hänsyn till omständigheterna kan anses ha avstått, från att utnyttja talerätten (främst därför att han materiellt ej har någon anledning till sådant utnyttjande) föranleda, att talerätten överflyttas till andra kontrahenten. Även för detta har man visst stöd i anmärkta lagstifning. I berörda fall då godset sålts fritt bestämmelseorten och säljaren alltså står faran, ligger det ock nära till hands att göra gällande, att just det faktum att köparen hållit sig till säljaren under åberopande av dennes fara visar, att han ej är intresserad av att taga fraktföraren i anspråk utan avstått från talerätten gentemot denne.⁷ – Som synes är det vanskligt att under alla omständigheter göra allvar av de formella talerätsreglerna. Man kommer nog gärna, om än indirekt, tillbaka till frågan vilkendera kontrahenten som är den materiellt skadelidande.⁸

Tillämpningen av förevarande talerätsregler blir begränsad, om för godset utfärdats dokument. Detta framför allt då godset representeras av konossement. Här är det i stället innehavet av urkunden som blir avgörande. Men även vid andra dokument, såsom fraktsedelsdubblätt samt fraktsedel vid lufttransport och internationell vägtransport, får i viss utsträckning innehavet av handlingen en betydelse, som rubbar relevansen av de till kontrahenternas egenskap av avsändare och mottagare anknutna rättsverkningarna. Genom

överlämnandet till köparen av dubbletten resp. fraktsedeln (avsändarexemplaret) avhänder sig avsändaren-säljaren under transporten dispositionsrätten över godset och motsvarande talerätt, se t.ex. NJA 1925 s. 1;⁹ i gengäld är köparen betalningsskyldig mot dokumentet (16 § köplagen). Behåller säljaren däremot dubbletten eller fraktsedeln, har han, tack vare detta innehav, under transporten den dispositions- och talerätt som eljest tillkommer en säljare redan i hans egenskap av avsändare. Men endast under transporten. Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten, tappar säljarens innehav av dokumentet nämnda betydelse, och det blir köparen som i egenskap av mottagare äger göra rätten mot fraktföraren gällande.

Ett spörsmål är i detta sammanhang, huruvida även den som icke har talerätt med stöd av frakträttsliga regler, enligt vad ovan anförts, skulle kunna vara taleberättigad mot fraktföraren på utomobligatorisk grund, i sin egenskap av en tredje man som tillfogats skadade och är ersättningsberättigad enligt "allmänna rättsregler". Den skadelidande skulle alltså i denna ordning kunna sätta systemet av talerättsregler ur spel och fraktföraren vara prestationsskyldig utan hänsyn till med vem han slutit avtal eller vem som eljest står i rättsförhållande till honom. Mot denna lära om "anspråkskonkurrens" torde man för svensk rätts del i stort sett böra ställa sig skeptisk,¹⁰ åtminstone när icke svikligt eller eljest straffbart beteende kan läggas fraktföraren till last. Det har också i förutnämnda transporträttsliga lagstiftning upptagits bestämmelser, som rikta sig mot ifrågavarande anspråkskonkurrens, se nedan.

I det följande ges en helt översiktlig framställning av de väsentligaste frakträttsliga ansvarsreglerna på olika transportområden,¹¹ närmast från synpunkten av den farebelastade köparens möjligheter att genom talan mot fraktföraren undgå de praktiska konsekvenserna av sitt fareansvar.

Att det på sjötransporternas område föreligger en betydande differens mellan köparens fareansvar och fraktförarens ersättningsskyldighet, framgår av de lagbestämmelser som meddelats rörande dennes transportansvar^{11a} samt av reglerna angående den omfattning vari ansvaret kan genom förbehåll i avtalet sättas ur spel.¹²

Fraktförarens ersättningsskyldighet är ett culpaansvar, visserligen (i enlighet med allmänna rättsgrundsatser, se senast NJA 1968 s. 17) med omkastning av bevisbördan till förmån för den skadelidande, 118 § sjölagen. Men icke ens ett culpaansvar gäller allmänt. Som bekant göres sålunda undantag dels för fall av s.k. nautiskt fel dels normalt för fall av brand, dock att det föreligger ersätt-

ningsskyldighet om fraktföraren eller någon för vilken han svarar brustit i tillbörlig omsorg att försätta fartyget i behörigt skick före resans början (3 st.; samma bevisbörda), NJA 1956 s. 150, jfr 1962 s. 799.¹³ Fraktförarens ansvar är i regel – till förmån för avlastare, befraktare eller mottagare – tvingande, 168 §. Men ansvarsfriskrivning tillåtes för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Regeln om att det tvingande ansvaret icke omfattar tiden före lastningens början länder nu icke till förfång för en köpare som enligt den legala regleringen står faran; fareansvaret begynner ej förrän godset bragts ombord å fartyget. Men den som beröres av att fraktföraren kan betinga sig ansvarsfrihet under detta skede är säljaren, som står faran för gods som omhändertagits av fraktföraren och förstörts eller skadats innan lastningen börjat. Att ansvarsfrihet för fraktföraren kan överenskommas, när det gäller skada uppkommen efter lossningens slut, kan åter vara kännbart för köparen, enär risken för skada å godset ofta icke är överstånden vid denna tidpunkt, jfr NJA 1951 s. 365, 1962 s. 689 och 770 (märk emellertid rörande vad som skall förstås med lossningens avslutande NJA 1951 s. 130, jfr 1956 s. 274).

De i 118 § sjölagen, efter mönster från Haaglagen, under c)–p) uppräknade ansvarsfrihetsfallen mera illustrera nyssnämnda culpa-regel än utbygga densamma. Uppräkningen omfattar även typiska farefall, såsom naturhändelse, krigshandling, beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägande eller rättslig handräckningsåtgärd, karantän, strejk, lockout, uppror eller oroligheter. Även fall som icke behöva ha med faran att göra omnämnas, såsom skada genom godsets särskilda beskaffenhet eller inneboende brist.

Av intresse är ytterligare, att till befrielse från ansvar kan åberopas åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren, alltså köparens motpart i avtalsförhållandet. Härvid är dock att märka, att avlastaren-säljarens skadebringande beteende kan föranleda överflyttning av fareansvaret till denne.

I 168 § 4 st. sjölagen förekommer ett allmänt avfattat stadgande, enligt vilken fraktföraren kan inskränka sitt ansvar eller utvidga sina rättigheter när det är skäligt med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållandena under vilka befordringen skall utföras; det har sin mostvarighet i 6 § Haaglagen, liksom flerstädes i annan transporträttslig lagstiftning, t.ex. 5 § vägtransportlagen. Däremot kan fraktföraren icke begränsa ansvaret genom att göra sin ersättningsskyldighet sekundär till varuförsäkringen, 168 § 1 st. 2 p., jfr 3 § 8 mom. Haaglagen.

Fraktförarens tvingande ansvar omfattar numera även skada genom dröjsmål, dvs. dröjsmål med mottaget gods, 118 och 168 §§.¹⁴ Detta är en märklig sjörättslig nyhet, som ingående och delvis kritiskt behandlas av Grönfors.¹⁵ Stadgandet hänför sig icke blott till fall då dröjsmålet förorsakat att godset tagit skada utan gäller därutöver s.k. ren förmögenhetsskada. På denna punkt ansluter sig alltså fraktförarens ansvar till fareansvaret.

Vad här anförts om förutsättningarna för fraktförarens ersättningsskyldighet och främst om culparegeln i 118 § sjölagen har icke avsett den sida av fraktföraransvaret som innefattas i förpliktelsen att efter avslutad transport utlämna godset till behörig adressat (uppfyllelsen av hans "utlämningslöfte", Grönfors), se t.ex. NJA 1891 s. 363. Motsvarande utlämningsansvar föreligger naturligtvis i transportförhållanden överhuvud. Utlämnas godset till annan än behörig rättsägare – behörig bl.a. såsom "mottagare" av godset eller i egenskap av konossementsinnehavare – ådrager sig sålunda fraktföraren, såsom redovisningsskyldig för det gods han omhändertagit, i regel ersättningsansvar, jfr NJA 1907 s. 421, 1915 s. 165, 1923 s. 85, 1925 s. 1, 1942 s. 530, 1950 s. 575. Köprättsligt är av särskild betydelse, för bevarande av säljarens hindrings- och stoppningsrätt, att annan än köparen kan i fraktavtalet angivas som mottagare och att sådan föreskrift måste respekteras av fraktföraren. Huruvida även detta ansvar i utlämningshänseende avsetts vara begränsat av ett culpakrav (vilket knappast kan sägas vara fallet med t.ex. en depositaries förpliktelse att återställa mottaget gods till deponenten), må här lämnas därhän.

Så långt betingelserna för fraktförarens ersättningsansvar. Lika betydelsefulla äro de lagbestämmelser, som begränsa storleken av ersättningen när sådan skall utgå. Det ges regler som inskränka ansvaret dels till visst belopp för varje kolli eller annan enhet av godset, 120 § 2 st., dels till visst belopp bestämt i relation till fartygets dräktighet, se särskilt 235 §.

Även de regler om beräkning av skadeståndsbeloppet när ersättningsansvar föreligger som återfinnas i 120 § 1 st. sjölagen inskränka, till nackdel för bl.a. en köpare som står faran, fraktförarens ansvar i jämförelse med gängse skadeståndsrättsliga normer. Motiveringen till lagbestämmelserna i deras äldre utformning ger vid handen, att det eftersträfvats att ersättningen i regel bestämmes mera objektivt än enligt allmänna rättsgrundsatser, i riktning alltså mot ett slags genomsnittsvärde å godset.¹⁶ All skada, inom adekvansens ram, skall således icke gottgöras. "Indirekta" skador – som farein-

tressenten får vidkännas – falla i stor utsträckning utanför. Detta betyder dock icke, att ingen som helst hänsyn tas till förlorad handelsvinst. Att märka är nämligen bl.a., att godsets värde skall beräknas med hänsyn till den verkliga eller hypotetiska tidpunkten för dess lossning från fartyget, alltså icke tidpunkten för godsets avlämnande, jfr NJA 1955 s. 661. Ifrågavarande i 120 § sjölagen angivna ansvarsbegränsningar skola dock icke tillämpas vid på visst sätt kvalificerad vårdslöshet å fraktförarens sida.

En differens mellan köparens fareansvar och fraktförarens ersättningsskyldighet kan än vidare uppkomma genom att vid försändningsköp det av säljaren slutna fraktavtalet fått – utan att konflikt föreligger med tvingande rättsregler – sådant innehåll att det icke täcker alla de risker som köparen på grund av sin fara är underkastad. Av omedelbart intresse äro emellertid här endast de fall, då det icke kan anses oförenligt med köpavtalet, att fraktavtalet har dylikt innehåll. Här må anknytas till Grönfors' framställning i "Successiva transporter" s. 63 ff och "Allmän transporträtt" s. 67 ff.¹⁷ "Det är en allmänt rådande uppfattning, att transportlöftet ingalunda ger upphov till en undantagslös förpliktelse att under alla förhållanden fortskaffa godset till den angivna bestämmelseorten. I åtskilliga situationer anses nämligen transportören ha uppfyllt sina förpliktelser enligt avtalet, trots att den avtalade transporten icke har fullföljts." Som exempel anföres att klausuler om ishinder, jfr NJA 1919 s. 359, liksom "scope-of-voyage"-klausuler kunna medföra, att transporten ej behöver fullgöras till den angivna destinationshamnen samt att omlastningsklausuler kunna befria fraktföraren från hans ansvar för den fortsatta transporten, jfr t.ex. NJA 1962 s. 159. Detta påminner på ett slående sätt om farekonstruktionen i förhållandet säljaren och köparen emellan. Köparen-transportkunden måste finna sig i att fraktföraren anses ha "presterat" vad som ålegat honom tidigare än godset nått bestämmelseorten. Konsekvenserna av sitt fareansvar gentemot säljaren undgår dock icke köparen. Jämväl den vittgående hävningsrätt som i 135 § sjölagen tillerkännes fraktföraren, liksom vad som gäller om tillåten "deviation", kan leda till liknande resultat.¹⁸

Det nu senast anförda är principiellt av vikt från den synpunkten, att det rör sig om en begränsning av fraktförarens förpliktelser direkt enligt vad som anses vara avtalets primära innehåll, icke om en friskrivning från de sanktioner som inträda på grund av kontraktsbrott; i det senare hänseendet skulle väl stora svårigheter möta att icke råka i konflikt med tvingande rättsregler på området. Detta är ej heller

något för fraktavtal säreget. Möjligheter att gå fram på en sådan linje finnas även eljest, i syfte just att icke utsättas för tillämpning av tvingande lagbud. Om t.ex. vid köp förekomma regler om att köparens hävningsrätt vid dröjsmål å säljarens sida icke kan med rättslig verkan upphävas eller inskränkas genom partsavtal, kan effekten av dylik tvingande reglering göras illusorisk genom att leveranstiden bestämmas så elastiskt, att dröjsmål överhuvud icke föreligger. Likaväl som det "materiella" innehållet i en förpliktelse kan urvattnas genom att tillämpliga sanktioner avtalsvis sättas ur funktion, likaväl kunna omvänt sanktionerna lämnas orubbade men det primära avtalsinnehållet utformas så, att av förpliktelsen icke så mycket reellt återstår. Att reagera häremot genom ett allmänt åberopande av att sådant "kringgående av lag" icke kan tolereras av rättsordningen är möjligt i vissa extrema fall men säkerligen icke mera allmänt.

Jämförliga äro däremot icke de fall, då vid försändningsköp det av säljaren slutna fraktavtalet, beträffande en transport under vilken köparen står faran, väl frakträttsligt är bindande men i riskhänseende ej är förenligt med köpavtalet. Säljaren har t.ex. kontraherat om en annan transportväg än den vid köpet uttryckligt eller konkludent bestämda eller medgivit omlastning i en utsträckning som icke är godtagbar med hänsyn till köpavtalet eller dess anda. Även vad kostnaderna angår kan köparen i denna ordning få sin rätt jämlikt köpavtalet beskuren, såsom när fraktföraren befrias från förpliktelser som enligt lag eller sedvänja åvila honom.¹⁹ Dessa fall ligga som sagt på ett annat plan. Ty här har köparen, när han lider intrång i sin rätt enligt köpavtalet, korrektiv på köprättslig grundval, på sätt förut utvecklats vid tal om verkan av säljarens "orderstridiga försändande". Framför allt kan säljaren vid dylikt beteende å säljarens sida, åtminstone när kontraktsbrottet är väsentligt, ha rätt att häva köpet. Differensen mellan köparens rätt enligt köpavtalet och vad han frakträttsligt underkastas utjämnas därigenom.²⁰ Det är en sak för sig, att de praktiska nackdelarna av att utnyttja korrektiven, i all synnerhet att häva avtalet, ofta kunna vara så allvarliga, att köparen hellre finner sig i säljarens frakträttsliga överskridande av köpavtalets ram, varmed den anmärkta differensen kvarstår.²¹

Ytterligare äro från ifrågavarande synpunkt av betydelse de inskränkningar i fraktförarens ansvar som kunna följa av sjölagens reglering rörande fall där den som avger transportutfästelsen (den "avtalsslutande" fraktföraren) helt eller delvis låter en annan utföra transporten (den "verkställande" fraktföraren). Angående dessa fall ges visserligen i 123 § sjölagen en regel som är gynnsam för trans-

portkunden. Det stadgas att den avtalsslutande fraktföraren blir, även sedan konossement utfärdats (annorlunda NJA 1960 s. 742), ansvarig såsom om han själv utfört hela transporten samt att den verkställande transportören, om han utför befordringen med fartyg, ansvarar jämte den avtalsslutande, enligt samma regler som denne, för sin del av befordringen. Tydligt är att bestämmelsen tager sikte både på successiva transporter och på underbortfraktning. Och med avfattningen av lagbudet är förenligt, att som verkställande fraktförare skall bedömas även en sådan "medhjälpare" till den avtalsslutande som icke avsetts skola träda i rättsförhållande till transportkunden; han skall ändock, om han utför transporten med fartyg, ha sagda omedelbara ansvar gentemot denne.²² Bestämmelserna i 123 § sjölagen äro ock enligt huvudregeln tvingande.²³ Men häri från göres ett ganska omfattande undantag i 168 § 3 st. Är det avtalat eller "klart förutsatt", att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne friskriva sig från ansvar för skada som orsakas medan godset är i den andres vård. Hur gränsen skall dragas mellan de fall där friskrivningen har verkan och de fall där den icke har det, är ej särdeles tydligt angivet. Det framgår av motiven, att motsättningen skall vara mellan de fall, då från början avtalats om att befordringen skall ske genom annan, och de fall där det förekommer en generellt avfattad omlastningsklausul av vedertagen typ. Den senare skall synbarligen icke uppfattas som avtalad eller förutsatt och får därför icke giltighet.

Uppenbart är, att i den mån det är rättsligt tillåtet, att en avtalsslutande fraktförare friskriver sig från ansvar för skada som orsakas under tid då godset omhänderhaves av en verkställande fraktförare, detta kan innefatta ett försvagande av transportkundens, däribland den farebelastade köparens, rättsskydd. Bland annat har man, såsom Grönfors påvisat,²⁴ att räkna med luckor i ansvarskedjan (den avtalsslutande fraktföraren har lossat godset på en plats där enligt vad som avtalats eller klart förutsatts hans ansvar skall upphöra, den verkställande fraktföraren har ännu icke mottagit det).

Under senare tid ha emellertid som bekant dessa och andra hit hörande problem – fråga är ju icke blott om genomgångs- utan även om s.k. kombinerade transporter – varit föremål för stor uppmärksamhet i olika länder och föranlett internationella konferenser med åtföljande konventionsförslag.²⁵ I avtalspraxis ha också på sina håll utformats befodringsvillkor, som taga hänsyn till angelägenheten av att bereda transportkunden säkerhet mot de risker som äro förbundna med berörda successiva transporter. Att ingå härpå faller utanför ramen för denna avhandling.

På *luft-, järnvägs- och vägtransporternas* områden är regelsystemet enklare än på det sjörättsliga. Väl täcker även här fraktförarens ersättningsskyldighet endast delvis köparens fareansvar. Men den gör det i större omfattning.

Vad *lufttransporter* angår bygga reglerna på 1929 års Warszawa-konvention, med tilläggsprotokoll i Haag 1955 och ändringar i anledning av Guadalajarakonventionen 1961. De innefattas, sedan 1960, till största delen i 9 kap. 1957 års luftfartslag, med ändringar och tillägg 1967.²⁶

Här liksom enligt sjölagen gäller, att fraktförarens transportansvar,²⁷ vilket i allmänhet är tvingande, 23 §, icke omfattar casuell förlust av eller skada å godset. Det kräves alltså culpöst förfarande men med omkastning av bevisbördan till fraktförarens nackdel, 18–20 §§. Frånvaron av culpa uttryckes dock i lagtexten annorlunda än enligt gängse nordisk terminologi.²⁸ Undantag göres numera icke för fel av "nautisk" art. Ersättningsbeloppet är även enligt luftfartslagen maximerat, här i förhållande till godsets vikt, 22 § 2 st. Vid fraktförarens eller hans folks grova vårdslöshet, egenartat beskriven i 24 §, få dock inskränkningarna i hans ansvar ej åberopas. Det tvingande ansvaret förutsätter, att godset är i fraktförarens vård vare sig på flygplats eller ombord på luftfartyg (eller vid landning utanför flygplats varhelst godset befinner sig). Även dröjsmålsansvar åvilar fraktföraren, 19 §, och regeln härom är tvingande.

Vad som stadgas om kontrahents dispositionsrätt över godset samt talerätt ger stöd för vad ovan i detta kapitel sagts i ämnet. Säljarens avsändaren har under transporten dispositionsrätt, dock endast om han fortfarande är innehavare av avsändarexemplaret av flygfraktsedeln, 12 § 2 st. Men på transportens slutstadium, när godset kommit fram till bestämmelseorten, är rätten att utbekomma detsamma och att framställa ersättningsanspråk mot fraktföraren knuten till köparens egenskap av "mottagare", 12 § 3 st., 13 §.²⁹ Uttryckligen stadgas, att mottagarens talerätt omfattar icke blott skada å godset utan även dess under transporten timade totala förstörelse, 14 §. En viss försening av godsets framkomst ger dessutom mottagaren rätt att behandla det som helt uteblivet, alltså en "konvertering" av dröjsmålskada till sakskada. Av förut angivna skäl är ytterligare av intresse stadgandet att, om mottagaren vägrat att mottaga fraktsedeln eller godset "eller han icke är att träffa", dispositionsrätten återgår till avsändaren, 12 § in fine.

Vad beträffar successiva transporter, av genomgångstransporters natur, tillerkännes transportkunden, däribland alltså den farebelasta-

de köparen, ett omfattande rättsskydd särskilt i form av talerätsregler, 30 §,³⁰ medan rättsskyddet vid s.k. kombinerade transporter ej är lika vittgående, 31 §.

Därutöver meddelas, i anledning av Guadalajara-konventionen, ett antal bestämmelser om "befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren", §§ 31 ff. Det kunde tyckas att bestämmelserna vid sådant förhållande hänförde sig till just genomgångstransporter. Detta är emellertid ej avsett. En senare fraktförare vid genomgångstransport räknas nämligen icke som verkställande utan som avtalsslutande transportör, i det han tydligen anses ha "ingått ett luftbefordringsavtal och därmed har påtagit sig självständigt fraktföraransvar".³¹ Fråga måste väl alltså vara om en fraktförare som utan att ha ingått luftbefordringsavtal med transportkunden och därmed kommit i rättsförhållande till denne utför, åtminstone delvis, den avtalsslutande fraktförarens transportåtagande såsom dennes "medhjälpare". Härom stadgas i 32 och 33 §§, att både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför befordringen skall vid tillämpning av luftfartslagen anses vara fraktförare, den förre i fråga om hela befordringen och den senare i fråga om den del av befordringen som han utför, ävensom att vardera fraktföraren och hans folk jämnställas med den andre fraktförarens folk. Att den avtalsslutande fraktföraren har dylikt ansvar för skada som den utförande fraktföraren eller hans folk orsakat på sin transportsträcka är ock överensstämmande med allmänna rättsgrundsatser. Men att omvänt den utförande fraktföraren skall svara för skada vållad av den avtalsslutande eller hans folk är svårare att förstå. Regeln har ej heller genomförts fullt ut.

Reglerna om *järnvägstransporter* – som bygga på 1961 års internationella CIM-konvention och främst återfinnas i järnvägstrafikstadgan 1966: 202 – förete stor likhet med nu omtalade bestämmelser i luftfartslagen. Reglerna äro dock på vissa punkter förmånligare för transportkunden ("trafikanten") och därmed för köpare som stå faran.

Järnvägens tvingande transportansvar³² är i princip strikt, 57 §. Men det föreligger en rad begränsningar. Först göres även här reservation för *force majeure* i mening av "förhållande som järnvägen ej kunnat undvika och vars följder den ej kunnat förebygga", 58 § in fine. Uppenbarligen kan en bestämmelse med sådan avfattning tolkas olika, antingen mera snävt, så att för befrielse från ansvar ställes krav på verkligt extraordinära omständigheter, eller så att ansvaret

närmar sig blott ett culpaansvar. Att med någon precision ange det mellanområde, där järnvägen, fastän den har nämnda rätt att åberopa omöjlighet att undvika det skadebringande beteendet och att förebygga dess följder, ändock skall stå i ansvar, är svårt, helst som den culpa varmed laboreras i rättspraxis som bekant i stor utsträckning är fiktiv, alltså i realiteten innebär att domstolarna under skydd av culpaterminologi ålägga strikt ansvar, när det finnes påkallat. – Därutöver har järnvägen tillgång till en mängd uppräknade ansvarsfrihetsgrunder, i det att för undgående av ersättningsskyldighet får hänvisas till särskilda "faror", t.ex. vid befordran i öppen vagn, NJA 1949 s. 231, avsändares lastning, transport av levande djur, 59 §. Många av dessa ansvarsfrihetsgrunder avse likväl fall, där det även med utgångspunkt från strikt ansvar vore föga rimligt att järnvägen skulle ha strikt ersättningsskyldighet, t.ex. när godset på grund av sin beskaffenhet är särskilt utsatt för minskning eller annan skada eller när skadan är hänförlig till den ersättningsyrkande själv eller hans folk.³³ Märkligt är likafullt, att enbart den omständigheten att förlusten av eller skadan på godset *kan* härröra från dylik speciell fara har, vid frånvaro av motbevisning, ansvarsbefriande effekt, 59 § in fine.

Mot tanken att de kontraktsrättsliga grunderna för järnvägens ansvar skulle kunna kompletteras med stöd av utomobligatoriska regler om skyldighet att gottgöra person- eller sakskada ("anspråkskonkurrens") ställer sig 78 § i princip avvisande, jfr det kända rättsfallet om "dyrbarheter" NJA 1951 s. 656.

Det tvingande ansvaret för järnvägen börjar med godsets mottagande och fortfar till dess utlämnande, även ett utlämnande till tull- eller annan behörig myndighet. Om järnvägen efter godsets ankomst till bestämmelseorten föranletts att upplägga detsamma för vederbörandes räkning, se särskilt 55 §, inträder allenast ett allmänt vårdnadsansvar som ej är tvingande, se i detta sammanhang det omtvistliga avgörandet i NJA 1967 s. 597, varom Grönfors i SvJT 1972 s. 279. Här gällde det dock avsändaransvaret, 72 och 73 §§. – Angående dispositionsrätten över godset och talerätten gälla grundsatser överensstämmande med de ovan i detta kapitel skildrade, 39, 48 och 80 §§. Den för mottagarens behörighet avgörande tidpunkten är den, då efter godsets framkomst till bestämmelseorten originalfraktsedeln övertagits av honom eller han mot järnvägen gjort sin rätt gällande.

Järnvägens ansvar omfattar jämväl dröjsmålsskada. Reglerna härutinnan ha fått sin speciella konkretisering och utformning i övrigt

genom föreskrifter om vissa "leveransfrister" som måste iakttagas av järnvägen.³⁴ Har godset ej kommit fram inom viss tid efter utgången av dylik frist, får det anses ha gått förlorat under transporten, 39 och 61 §§. Alltså även här "konvertering" av dröjsmålsskada till sakskada.

Även det järnvägsrättsliga ansvaret begränsas genom maximering av ersättningen, när sådan skall utgå, 62 §. Standardiserade normer tillämpas också i övrigt vid skadors uppskattning.³⁵ Liksom enligt luftfartslagen medför dock uppsåt eller grov vårdslöshet av järnvägen eller folk som är anställt hos eller anlitas av denna, att ansvarsbegränsningarna i allmänhet ej få åberopas, 66 §. Vid dröjsmål bestämmes ersättningen i relation till frakten (normalt dubbla beloppet av befodringsavgiften), och även andra begränsningar göras, 64 §.

Reglerna om genomgångstransport, som för inrikes järnvägstransport ha föga aktualitet, äro mycket gynnsamma för transportkunden, 71 §.³⁶

På vägtransporternas område tillkom i anledning av Sveriges tillträde till 1956 års konvention om fraktavtalet vid internationell gods-befordran på väg (CMR-konventionen) en lag år 1969 i detta ämne. Lagen har den säregna formen, att art. 1-41 i konventionen förklaras skola, med iakttagande av vissa ytterligare föreskrifter, gälla som svensk lag. Sedermera har även inrikes gods-befordran på väg blivit föremål för legal reglering, 1974 års vägtransportlag. Den anknyter nära till CMR-konventionen, ehuru reglerna undergått en välbehövlig förenkling. Båda lagarna ha tvingande regler, den senare dock endast till förmån för transportkunden (avsändaren och mottagaren), art. 41 resp. 5 §.

Bestämmelserna i CMR-konventionen och 1969 års lag likna mycket de nyss omnämnda järnvägsrättsliga reglerna. Även här gäller alltså, att fraktförarens transportansvar³⁷ i princip är strikt men att ett flertal grunder för befrielse från ersättningsskyldighet upptagits, bl.a. sådana som ansetts påkallade av hänsyn till speciella färemoment, art. 17. Den force-majeure-regel som meddelas överensstämmer med den järnvägsrättsliga och möjliggör, om så skulle önskas, åtminstone en viss anpassning till culpamåttstocken, vad nu denna skall anses vara. På en viktig punkt är dock fraktföraren underkastad ett klart strikt ansvar, nämligen vid bristfällighet hos det fordon som han använder för befordringen eller vid fel eller försummelse av den från vilken han kan ha hyrt fordonet eller av dennes folk, 3 mom. i 17 art.

Vad angår avsändarens dispositionsrätt över godset samt hans och mottagarens talerätt kan i det hela även här hänvisas till ovan i detta kapitel berörda regler, art. 12 och 13. Vägfraktsedeln (avsändarexemplaret) har rättsverkan motsvarande flygfraktsedeln (även i vad angår tillämpligheten av 16 § köplagen). Sin dispositionsrätt under transporten kan avsändaren redan under denna överföra till mottagaren, dock synbarligen endast i den form som framgår av art. 12 mom. 3. Mottagarens talerätt mot fraktföraren efter godsets framkomst till bestämmelseorten omfattar tillika dess tidigare inträdda förlust, varvid med förlust jämställs, att visst dröjsmål förelupit, art. 20.

Även på detta område begränsas omfattningen av ersättningen, när sådan skall utgå. Dels stadgas en allmän maximering av ersättningsbeloppet, bestämt i förhållande till godsets vikt, art. 23 p. 3. Dels skall uppskattningen av en liden förlust eller skada, såsom av denna artikel i övrigt framgår, ske i viss mån obejektivt eller schematiskt. För gottgörelse av indirekt skada, t.ex. i form av stilleståndsersättning, finns ej mycket utrymme ("annan skada ersättes icke"). Skyldighet att ersätta dröjsmålsskada (då godset icke i anledning av dröjsmålet skall anses förlorat) är begränsad till fraktens belopp. Om verkan av grov vårdslöshet av fraktföraren eller dem för vilka han svarar se emellertid art. 29, jfr art. 3. I dylika fall vidkännas också de regler, som rikta sig mot att ansvarsbegränsningarna för fraktföraren åsidosättas som följd av talan på utomobligatorisk grund, art. 28, undantag.

Reglerna om genomgångstransport äro gynnsamma för transportkunden genom att envar fraktförare "materiellt" ålägges ansvar för utförande av befordringen i dess helhet, alltså icke blott för den del därav som fraktföraren själv utför, art. 34. Det kräves dock – utom att befordringen sker "på grund av ett och samma fraktavtal" – att den efterföljande fraktföraren skall anses ha såsom part inträtt i fraktavtalet, vilket försiggår genom att han tager emot godset och fraktsedeln. Förevarande materiella reglering inskränkes i någon mån av de låt vara generösa talerätsreglerna i art. 36. Kombinerade transporter beröras i lagen endast i art. 2, som det ej är anledning att här ingå på.

Såsom förut anmärkts företer 1974 års vägtransportlag nära överensstämmelse med CMR-konventionen. Här skola därför endast omnämnas de avvikelser som förekomma, med ett och annat tillägg.³⁸ Fraktförarens i princip strikta ansvar, jämte de många undantagen därifrån, behandlas i 27–30 §§. I motiven till lagen³⁹ dryftas den

ansvarsfrihet som grundas på att det kan visas "förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga". Uttalandena gå ut på att fraktföraren icke fritages från ansvar för "vanliga olyckor", vilka typiskt sett äro mer eller mindre nödvändigt förknippade med hans verksamhet, utan för extraordinaära händelser; blott dessa senare vore hänförliga till force majeure.⁴⁰

Enligt 27 § inträder fraktförarens ansvar, som naturligt är, i och med att godset mottagits till befordran och består till dess det utlämnas till mottagaren. Skador som uppstå under av fraktföraren företagen lastning omfattas alltså av hans ansvar. Det ingår också in dubio i fraktförarens förpliktelser att ombestyr lastning och lossning. Men om på grund av avtal eller kutym säljaren-avsändaren själv verkställer lastningen på fordonet, blir givetvis fraktföraren ej ansvarig, jfr det sjörättsliga rättsfallet NJA 1939 s. 45, där i fall av överenskommen fri lastning för fartyget avlastare ålades ersättningskyldighet mot rederiet på grund av att under lastningen skada tillfogats fartyget. Nu kan emellertid säljaren-avsändaren delta i lastningen; fraktförarens omhändertagande av godset är ofullständigt. Enbart sådant deltagande torde icke upphäva fraktförarens ansvar, så länge han överhuvud har befattning med lastbestyret. Motsvarande kan sägas om köparen-mottagarens deltagande i lossningsarbetet. Stöd härför lämnar rättsfallet NJA 1965 s. 124, som visserligen gällde mottagaren vid lossningen tillfogad personskada. Fraktföraren såsom ansvarig för lossningen förklarades ersättningsskyldig på grund av att av honom anlitad medhjälpare förfarit culpöst, och detta oavsett att mottagaren t.o.m. tagit ledningen av lossningsarbetet (dock jämkning av ersättningsbeloppet med hänsyn till dennes befattning med detta arbete).

De regler som meddelas i 32-34 §§ vägtransportlagen om storleken av ersättningen, när godset gått förlorat eller skadats, förete inga märkliga avvikelser från CMR-konventionen. I propositionen betonas s. 116, att ersättningen i allmänhet skall beräknas blott efter godsets normalvärde och ej avse annan ekonomisk skada, såsom skada förorsakad av driftstopp i mottagarens fabrik (se dock även 36 §). Detta innebär en betydande inskränkning i den skadelidandes, inkl. den farebelastade köparens, rätt i jämförelse med vad som får anses enligt lag varit gällande tidigare. Det har emellertid hävdats, att enligt handelsbruk ersättningsskyldigheten på området skulle, när fråga är om "indirekt" skada, redan förut ha varit på detta sätt begränsad.⁴¹ På grunder, som anförts av förf. till denna avhandling i SvJT 1967 s. 51 ff., är detta visserligen omtvistligt, i

varje fall om man med handelsbruk, såsom ofta sker, vill förbinda föreställningen om en regel som är ovillkorligt bindande och alltså ej kan underkastas en värdering av domstolar och skiljemän. Nu angivna inskränkning i fraktförarens ansvar har ingen tillämpning när det gäller hans dröjsmålsansvar. Men här är i stället ersättningsskyldigheten i allmänhet begränsad till fraktens belopp, 35 §.

Reglerna om avsändarens dispositionsrätt över godset samt om hans och mottagarens talerätt skilja sig från CMR-konventionens därutinnan, att någon motsvarighet ej föreligger till de förut berörda rättsverkningarna av vägfraktsedeln (avsändarexemplaret). Denna utgör alltså vid inrikes transport icke sådan handling som avses i 16 § köplagen. Upprättande av fraktsedel är här överhuvud icke obligatoriskt, se 7 §. Den avgörande tidpunkten då avsändarens dispositionsrätt över godset upphör är den, då mottagaren efter godsets ankomst till bestämmelseorten gör sin rätt mot fraktföraren gällande, vare sig med hänsyn till godset självt eller i fråga om ersättning för att det under transporten gått förlorat eller skadats, 17 och 20 §§.⁴² En viktig i propositionen uttalad regel⁴³ är, att avsändarens förfoganderätt över godset, och därmed väl även hans talerätt, kan under transporten överlätas å mottagaren.

Den legala reglering för vilken här redogjorts hade i väsentliga hänseenden sin motsvarighet i formulärrätten, alltså i på avtal (ej lag eller handelsbruk) grundade standardiserade transportvillkor. De stora transportförmedlande bolagens (ASG:s, Bilspeditions m.fl.) ansvars- och befodringsbestämmelser av år 1969 – rörande "samlastningsverksamhet", ej enbart vägtransporter – upptogo sålunda, vad fraktförarens ansvar beträffar, en huvudregel om strikt skadeståndsskyldighet, och undantaget därifrån för fall av force majeure hade, på sätt framgår av en jämförelse med de händelser som sägas fritaga från ansvar, en ganska snäv räckvidd. Mot dessa ansvars- och befodringsbestämmelser svarade "Allmänna försäkringsvillkor för transportansvarighetsförsäkring (Utvidgat fraktförareansvar – UFA-försäkring)". Såsom förut i kap. 4 omnämnts ha år 1974 tillkommit Nordiskt speditörförbunds nya "Allmänna bestämmelser för transport, spedition och lagring". Den försäkringsrättsliga pendangen till dessa ansvarsbestämmelser, som gälla från den 1/1 1975, är "Allmänna villkor för försäkring av speditörs ansvar som fraktförare, speditör och lagerhållare". Om ansvarsbestämmelsernas innehåll må här endast anmärkas, att force-majeure-förbehållet ansluter sig till det numera legala (vad som ej kunnat undvikas etc.), 16 § g), att vid förlust eller minskning av godset ersättning in dubio ges för dess

fakturavärde, liksom gottgörelse för fraktkostnader och utlägg i samband med transporten, men att därutöver icke utgår någon ersättning "såsom för förlorad handelsvinst, förlorad marknad eller annan förlust av vad slag det vara må", 17 §, att beträffande ersättning för skada å gods tillämpas motvarande grundsatser, 18 §, att ersättningen därjämte på visst sätt maximeras, 21 §, samt att även dröjsmålsansvaret i flera hänseenden begränsas, bl.a. till fraktens belopp, 20 och 21 §§. Med nu anmärkta ansvarsregler överensstämmer Bilspeditionskoncernens ansvarsbestämmelser giltiga från samma datum, dock att enligt tilläggsbestämmelser för inrikes befordran i Sverige ansvaret jämväl omfattar godsskador till följd av trafikolycka, bilbrand eller stöld, 16 § mom. g. – Enligt ansvarsbestämmelser av 1970, antagna av Svenska Åkeriförbundet i anslutning till dess s.k. riksskollektiva försäkring, har däremot ansvarsbefrielsen vid force majeure angivits avse "omständigheter utanför fraktförarens kontroll", vilket snarast tyder på en culparegel. Bestämmelserna ha uppgivits vara under omarbetning med hänsyn till vägtransportlagen.

I förevarande kapitel har talats om möjligheten för en farebelastad köpkontrahent att framställa ersättningskrav mot fraktföraren. Men det finns ju även andra som omhändertagit eller eljest haft befattning med godset och mot vilka en ersättningstalan kan ifrågakomma. I synnerhet gäller detta på sjötransporternas område, varom må hänvisas till Grönfors' förut anmärkta skrift rörande ansvar för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter. Det finns icke mycket att tillägga. I rättspraxis har ansvar i anledning av skada å transporterat gods ålagts även rederiets agent eller kommissionär, dvs. viss representant för fraktföraren, NJA 1907 s. 424, 1910 s. 602 och 1919 s. 378, jfr 1943 s. 699. Frånvaron av kontraktsförhållande till den skadelidande har sålunda icke inverkat härvidlag.⁴⁴ Detta beror sannolikt på att, såsom Grönfors antager, rättsförhållandet uppfattats som kvasikontraktsrättsligt — med hänsyn till behovet av ett slags skyddsregel till förmån för varuhavare i dylika fall. På liknande sätt har i rättspraxis bedömts skeppsmäklares ansvar, NJA 1928 s. 327 och 1944 s. 160 (rörande utlämningsansvar gentemot behörig konossementsinnehavare). HD:s motiveringar i de båda målen tyda även här, särskilt i belysning av partsargumenteringarna, på att mäklaren ansetts kvasikontraktsrättsligt förpliktad mot varuhavarna.⁴⁴ Tankegången har vidare haft grundläggande betydelse vid bedömningen av tullverkets ansvar för lossat gods, NJA 1950 s. 5, ND 1963 s. 345, jfr ock om frihamnsaktiebolags eventuella ersättningsansvar NJA 1951 s. 365, 1962 s. 689. (Och att en speditör gentemot den som anlitat honom och till vilken han alltså står i kontraktsrättslig relation kan bli ersättningsskyldig vid skada å omhändertaget gods eller vid dess utlämnande till obehörig, säger sig självt, NJA 1920 s. 299,, 1923 s. 526.)

Det förekommer, såsom beröres av Grönfors i anmärkta arbete och i SvJT 1972 s. 278 f., även andra fall, där den som omhändertagit eller eljest haft befattning med godset och orsakat skada å detsamma icke står i

något rättsförhållande till varuhavaren, och frågan blir då — förutsatt att man icke även här anlägger ett kvasikontraktsrättsligt betraktelsesätt⁴⁵ — huruvida sagda frånvaro av rättsförhållande kan utgöra hinder för bifall till vederbörandes ersättningsanspråk. Det hinder som tidigare ofta mötte genom att i utomobligatoriskt hänseende, i motsats till det kontraktsrättsliga, principalansvaret i allmänhet endast omfattade handling eller underlåtenhet av sådana underlydande, som innehade arbetsledande ställning, är visserligen numera genom skadeståndslagen undanröjt. Men nämnda fråga har mera allmän räckvidd, och den kan icke sägas vara ordentligt utredd för svensk rätts del, jfr några uttalanden i ämnet i min "Produktsvaret" s. 182 ff.

NOTER TILL KAP. 6

1. Almén § 17 vid not 32 ff. och 164 ff.
2. § 17 vid not 162 f.
3. Se härom och om det närmast följande Grönfors i "Teori och praxis", 1964, s. 80 ff. — Termen talerätt användes i olika betydelser. Här avses givetvis icke den talerätt som är en processuell betingelse för att ett anspråk skall kunna prövas av domstol och vid vars bristande talan avvisas (exempel härpå NJA 1972 s. 63). Utan vad som åsyftas är talerätt i civilrättslig bemärkelse. Saknas en sådan, kunna förutsättningarna för vederbörandes ersättningsskyldighet i övrigt vara uppfyllda, men denna skyldighet saknas just gentemot den som för talan, såsom då A:s rättighet mot B utkräves av C, i eget namn och utan åberopande av någon behörighet för C att företräda A. C:s talan skall då icke avvisas utan ogillas, jfr NJA 1973 s. 55. — Se rörande ämnet i allmänhet SvJT 1975 s. 334.
4. Närmast rörande sättet för godsets utlämnande, se prop. 1974: 33 s. 88.
5. Se Winroth a.a. s. 82.
6. Almén § 15 vid not 39 b, § 16 vid not 32.
7. I doktrinen har diskuterats det fall att, vid försäljning av gods fritt bestämmelseorten så att faran åvilar säljaren, fråga icke är direkt om talerätten för den ena eller andra parten utan om den betingelse för talerätt, som köparens undersöknings- och reklamationsplikt må utgöra. Därest köparen ej uppfyller denna plikt, vad blir följden därav? Se Grönfors a.a. s. 95 samt Tiberg s. 84, 99 och 113. Jfr även Almén § 65 i not 37.
8. Jfr det yttrande av Sveriges advokatsamfund som refereras i prop. 1974: 33 s. 103.

Belysande är det av Almén § 67 vid not 10 ff. diskuterade fall att, fastän fraktavtalet avser "fartygslast", bortfraktaren har, säljaren-befraktaren ovetande, i strid mot 74 § sjölagen medtagit gods för annan än den senare. Detta behöver icke medföra någon skada för säljaren-befraktaren men väl för köparen, som i egenskap av lastemottagare bör tillerkännas talerätt mot bortfraktaren.
9. Här antages, att godset är adresserat till köparen. Har det adresserats till säljaren själv, är visserligen faran köparens (se ovan i kap. 4), men

någon rätt att utan vidare fordra betalning mot handlingen har säljaren givetvis icke. 16 § köplagen kräver ju att säljaren icke längre äger över godset förfoga, och det kan han ju då. Detta har i rättspraxis, NJA 1945 s. 147, ansetts gälla t.o.m. i det fall, att fraktsedeln varit åtföljd av säljarens fullmakt för köparen att utkvittera och mottaga godset. Jfr även NJA 1923 s. 85.

10. Se härom mitt arbete "Produktansvaret", 1971, s. 69 ff. samt rättsfallen NJA 1949 s. 289, 1951 s. 656, jfr 1962 s. 689 (st. 3 I HD-domen). Se vidare UfR 1964 s. 806, med kommentar 1965 B s. 17. — Helt nyligen beröras vissa sidor av ämnet i förut anmärkta uppsats av Grönfors i SvJT 1975 s. 513.
11. Se härtill — förutom Tiberg a.a. — framställningen hos Ramberg, The law of carriage of goods — attempts at harmonization (Scandinavian studies in law 1973) ävensom samme förf.:s "Systemtransporter och den osystematiska transporträtten" i FJFT 1971.
- 11 a. Rörande hans "uppgiftsansvar" hänvisas till vad som nämnts härom ovan i kap. 4 under VII.
12. I huvudsak inskränker sig framställningen till reglerna i sjölagen, såsom de lyda efter 1973 års lagstiftning om gods- och passagerarbefordran till sjöss, prop. 1973:137. Bestämmelserna i Haaglagen, vilkas tillämpningsområde framgår av lagens 8 §, jfr 168 och 169 §§ sjölagen, måste här, med hänsyn till förevarande framställnings begränsade syfte, i det hela lämnas åsido.
13. Om gränsdragningen mellan bristande sjövärdighet och nautiskt fel se Grönfors, Allmän transporträtt s. 81 f., NJA 1956 s. 150. — Nautiskt fel kan föreligga om därigenom påverkas såväl fartygets som lastens säkerhet men tydligen icke om enbart sistnämnda säkerhet äventyras, NJA 1961 s. 738.
14. Dröjsmål med annat än mottaget gods, såsom då fartyget icke kommit i rätt tid till lastningsorten, reglerna åter i 130 §, som icke är tvingande och ej heller upptager de i 120 § omförmälda begränsningarna av fraktförarens ansvar.
15. Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974.
16. NJA II 1936 s. 408 ff., där det göres ett knappast lyckat försök att bringa vederbörande stadgande i överensstämmelse med allmänna regler om värdering av gods i skadeståndsrättsliga sammanhang.
17. Se ock Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, a.a. s. 71 ff.
18. Är det såsom vid fobköp köparen som ingår fraktavtalet, kan det likaledes bli en differens mellan vad han som farebelastad får vidkännas och möjligheter att taga fraktföraren i anspråk, nämligen genom att det icke alltid låter sig göra att utverka befraktningsvillkor som korrespondera med hans fara. Se i detta sammanhang NJA 1906 s. 120.
19. Och icke blott fraktavtalets innehåll kan på antydda vis inkräkta på köparens rätt enligt köpeavtalet utan även att säljaren genom underlåtenhet att fullgöra fraktavtalet ådrager köparen påföljder, mot vilka frakträttsligt ingenting är att erinra men som strida mot köpevillkoren, t.ex. ersättning för överliggetid.
20. Även när det är köparen som slutit fraktavtalet, kan han låta detta av-

tal få ett med köpvillkoren oförenligt innehåll, om han ålägger säljaren i dennes egenskap av avlastare större förpliktelser än köpvillkoren medgiva. Men säljaren är icke bunden av sådana honom obehörigt påförda förpliktelser utan äger då i förhållande till köparen åberopa dennes kontraktsbrott, eventuellt häva köpet. Ha åter de säljaren som avlastare ålagda förpliktelserna stöd i köpavtalet, bli de "bindande" för säljaren, visserligen icke så att fraktföraren skulle av honom kunna fordra deras fullgörande men så att de måste uppfyllas vid äventyr av att köparen kan påstå brott mot köpeavtalet. Se det belysande rättsfallet NJA 1926 s. 456 samt Tiberger a.a. s. 26 f. I praktiken torde en köpare vara försiktig med att ålagga säljaren avlastarförpliktelser utan föregående kontakt med denne.

21. Se Tiberger a. st.
22. Se ock prop. 1973: 137 s. 69. — Jfr ovan kap. 4 vid not 11.
23. Varvid dock gäller, att befordringen skall vara sådan som avses i 169 § sjölagen. Om innebörden i denna förutsättning, som är betingad av Haaglagens fortsatta tillämpning i viss omfattning, se prop. 1973: 137 s. 130 samt Grönfors, Allmän transporträtt s. 29 ff.
24. Successiva transporter s. 209 ff., jfr s. 287 ff.
25. Se Grönfors, Allmän transporträtt s. 95—97. Märk särskilt Birgitta Bloms avhandling angående utkast till konvention om internationella kombinerade transporter i AfS Bd 11 s. 722.
26. För vissa fall återfinnas ifrågavarande regler i 1937 års lag om befordran med luftfartyg, NJA II 1967, övergångsbestämmelserna s. 22 och 26. Härifrån bortses nedan.
27. Rörande hans "uppgiftsansvar" se 11 § 2 st., jfr 10 § om regresstalan mot avsändaren, alltså ett avsändaransvar. Märk vidare 16 § angående avsändarens upplysningsplikt m.m.
28. "Fri från ansvarighet, där han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna." Om den tidigare formuleringen se NJA II 1938 s. 333 och om skälen för dess frångående NJA II 1960 s. 96. Kanske kan det sägas att den nu gällande lagtexten innebär en viss skärpning av culpaansvaret i ritkning mot strikt ansvar, jfr nedan om ansvaret vid vägtransporter.
29. Huruvida även efter det godset framkommit till bestämmelseorten och dessutom till mottagaren utlämnats flygfraktsedeln (andra exemplaret) avsändaren har sin dispositionsrätt över godset i behåll till dess mottagaren mot fraktföraren framställt anspråk på godset eller på ersättning för förlust eller skada, är knappast fullt klart, jfr nedan om vad som härutinnan är stadgat vid järnvägstransporter.
30. Talerätten motiveras, NJA II 1938 s. 350, bl.a. med att det "föreläge ett uppdrag, vars föremål vore godset och som skapade en fraktförarnas gemensamma och solidariska ansvarighet". Emellertid tillägges, att man ville med reglerna förekomma "varje sammanblandning och missbruk".
31. Se NJA II 1967 s. 13.
32. Angående "uppgiftsansvaret" se särskilt 34—36 §§ järnvägstrafikstadgan och i övrigt framställningen hos Tiberger a.a. s. 94 f.
33. Det talas dock om den "till godset berättigade", vilket är vidsträcktare

och anses syfta på den som har dispositionsrätt över godset. Mot den ersättningsyrkande mottagaren-köparen kan alltså åberopas kontraktsbrott å den dispositionsberättigade säljarens sida.

34. Se härom Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal s. 55 f., 75 f.
35. Se vidare Tiber a.a. s. 96 f.
36. Härom och om kombinerade transporter Grönfors, Successiva transporter s. 164 ff., 231 f., 247, 257 ff.
37. Om fraktförarens "uppgiftsansvar" inkl. hans eventuella ansvar för att godset varit i "gott synligt tillstånd" se art. 8 och 9.
38. För lagens tillämpning fordras, att avtalet avser godsbefordran, utgör transportavtal, och icke enbart är ett legoavtal. Enligt prop. 1974: 33 s. 64 skall ett avtal kunna bedömas som legoavtal — trots att det innefattar tillhållande av icke blott fordon utan även förare — "om transportkunden har ett så avgörande inflytande över det sätt på vilket fordonet utnyttjas och förarens arbetsvillkor att det med hänsyn till fordonsinnehavarens begränsade möjligheter att kontrollera och påverka befordringen inte är rimligt att upprätthålla de tvingande ansvarsreglerna i lagen". Huruvida denna gränsdragning — som alltså i stället för att bygga på relevanta rättsfakta låter det ankomma på önskvärdheten av vederbörande rättsverkningar och som avsevärt inskränker lagens användningsområde — är övertygande, kan måhända diskuteras.
39. Vägfraktaftet II, 1972, s. 94 ff.
40. I prop. 1974: 33 s. 107 anslöt sig departementschefen såtillvida till nämnda motiv, att det sades att fraktföraransvaret enligt CMR-konventionen måste anses gå "något längre" än det vanliga exculpationsansvaret, men avböjde anknytningen till den svenska rättens traditionella force-majeure-begrepp (i motsats till casusbegreppet) på grund av begreppets tvetydighet. Det valdes, som "allmän riktpunkt", en annan formulering: fraktföraren skall för att kunna åtnjuta ansvarsfrihet visa "vilket förhållande som förorsakat skadan eller dröjsmålet samt att han inte ens med iakttagande av högt ställda krav på aktsamhet kunnat undvika skadan eller dess följder". Skall detta förstås så att visserligen höga krav få ställas på fraktföraren men icke så höga att de — som så ofta i culparättsskipningen — ha fiktiv karaktär?
41. Se främst Handelsbruk VII nr 468, VIII nr 474, 482, 509, vidare responsum 22/12 1971, jfr 12/12 1973. Se ock NJA 1941 s. 337 och 1949 s. 87 (pluraliteten i HD).
42. Det räcker till synes icke, såsom vid järnvägstransport, att efter godsets framkomst till bestämmelseorten fraktsedel tillställts honom, utan förfoganderätten anses bestå även därefter, nämligen till dess mottagaren mot fraktföraren påkallat avtalets fullgörande (a. prop., s. 93, 114). Annorlunda, såvitt man kan se, CMR-konventionen art. 12 mom. 2 och art. 13.
43. S. 89.
44. Se åter, angående betalningsanspråk på grund av utfört lossningsarbete, NJA 1934 s. 685.
45. Jfr Grönfors a.a. s. 30.

7. Försäkringsskydd och faran för godset

Det viktigaste skyddet för en köpare som står faran för godset, och efter omständigheterna även för en farebelastad säljare, är såsom förut framhållits att konsekvenserna av fareansvaret överföras, i högre eller lägre grad, till en försäkringsgivare. I första hand kommer här i betraktande transportförsäkring av sakförsäkrings natur (varuförsäkring),¹ vare sig det nu är varuägaren (varuhavaren) som tecknar försäkringen eller annan, såsom när ett åkeriföretag i egenskap av biltransportör skyddar sig (och kunderna) genom biltransportförsäkring. Varuförsäkringen spelar en dominerande roll på sjötransporternas område men är givetvis av stor betydelse även i övrigt. I andra hand rör det sig om ansvarsförsäkring. Av fraktföraren tecknad sådan försäkring kan ge transportkunden, bl.a. en köpare som står faran, värdefullt skydd, låt vara icke lika direkt som varuförsäkring. – Att närmare ingå på de försäkringsrättsliga reglerna, enligt lag och standardvillkor, faller utanför ramen för denna avhandling. Här må blott erinras om några huvudpunkter i ämnet, mestadels helt elementära sådana, som kunna vara av intresse med hänsyn till fareansvaret.

Värdet av varuförsäkringen för en köpare (eller säljare) som står faran ligger i synnerhet däri, att den i princip, om än med många undantag, täcker casuella skador, begreppet casuell då taget i vidsträckt bemärkelse. Den skadelidande blir icke, såsom i allmänhet när det gäller ersättningskrav mot fraktföraren, beroende av betingelserna för culparegelns användning; även i den mån fraktförarens ersättningsskyldighet i föreliggande stadganden anges vara strikt, är den som vi funnit gärna mer eller mindre uppmjukad i culparegelns riktning. Än mindre uteblir försäkringsersättning därför att skadan uppkommit genom culpöst fel av "nautisk" art. Den maximering av ersättningsbelopp på olika grunder (i relation till godsets vikt, för varje kolli eller annan enhet av godset m.m.), som när det gäller fraktförarens ersättningsskyldighet är vanlig, har man icke heller någon motsvarighet till. Och i den mån försäkringsskyddet icke begränsas till att täcka skada under själva huvudtransporten utan sträcker sig

från "dörr till dörr" ("magasin till magasin"), varom nedan, erhålles härmed skydd mot de förut antydda risker som vid successiva transporter och i andra jämförliga sammanhang en farebelastad kontrahent kan utsättas för.

De praktiska följderna av fareansvaret kunna alltså i ansenlig grad mildras, om vederbörande är täckt av försäkring, nu närmast varuförsäkring. Någon mera fullständig eliminering av desamma kan det dock icke vara fråga om. Att påstå att farespörsmålet i huvudsak endast är ett spörsmål om vem som skall vidkännas premiekostnaden (en för resten efter omständigheterna mycket betydande kostnad) – så att fareansvaret skulle spela en större roll först om försäkring med eller utan fog² underlåtits eller tecknats till otillräckligt belopp – innebär såsom förut framhållits en stark överdrift. Bortsett från allt annat måste hänsyn tagas till den omgång och tidsutdräkt, som så ofta är förbunden med utfäendet av försäkringsersättning, inkl. med den utredning om skadans uppkomst och omfattning, som en farebelastad part nödgas eller har anledning att förebringa. Att han får skadan täckt i försäkringsväg undanröjer icke olägenheter och kostnader av nu antydda slag.

Mera påtagligt än det sistnämnda är, att varuförsäkringsskyddet är föremål för en rad inskränkningar. Det ligger ock i sakens natur, att ett fullständigt försäkringsskydd knappast är praktikabelt, i alla händelser icke om premiekostnaden skall hållas inom rimliga gränser. Inskränkningarna framgå delvis redan av lagbestämmelserna på området – man behöver endast tänka på hur försäkringsvärdet (ersättningsvärdet) in dubio bestämmes enligt 36–38 och 75 §§ försäkringsavtalslagen – men framför allt av försäkringsbolagens standardvillkor; i det följande håller jag mig i det hela till dessa. Som exempel – representativt sådant – må tagas 1970 års "allmänna villkor för försäkring av varor", fastställda av sjöassuradörernas förening.³ Villkoren ange som subsidiärt tillämplig allmän svensk sjöförsäkringsplan, 11 §, men räckvidden är ej begränsad till sjötransporter.

Att försäkringen ger ett ofullständigt skydd, när den tecknats endast på villkoret "mot haveri och trafikolycka" är, även om hänsyn tages till den vidsträckta innebörden av dessa termer, 10 §, och till de kompletterande bestämmelserna i 1 § 2 st. i villkoren, naturligt. Det kan ju också alltid hävdas att det måste vara fareintressentens ensak, om han garderar sig genom en försäkring med otillräcklig omfattning. Men även då försäkring tagits "mot alla transportskador" äro undantagen från försäkringsskyddet, och i synnerhet sådant skydd

utan tilläggspremie, rätt vittgående, 2 §. Iögonenfallande är sålunda, att en del typiska farehändelser, såsom "embargo, beslagläggning, rekvisition, konfiskation, uppehåll i karantän eller andra åtgärder av civila eller militära myndigheter", undantagas från försäkringsgivarens ansvar.⁴

Särskilt två inskränkningar i försäkringsskyddet må uppmärksammas. Den ena är, att ersättning ej utgår för "tids-, ränte- eller konjunkturförlust, förlust av marknad, ökning av kostnader eller annan indirekt förlust". Försäkringen skall alltså principiellt ersätta värdet av varan som sådan, icke mera medelbara förluster, jfr 36 § försäkringsavtalslagen. Allsköns följdskador täckas icke, fastän dessa ofta äro de mest kännbara för fareintressenten. Redan det nu nämnda – som dock, på sätt framgår av villkorens bestämning av försäkringsvärdet i 6 §, ej utesluter att viss handelsvinst tillgodoföres varuhavaren – visar hur ofullständigt försäkringsskyddet i själva verket är, om man skulle ställa det anspråket att det i stort sett kompenenserade vederbörande för fareansvaret.

Den andra inskränkningen i sammanhanget är, att enligt huvudregeln *dröjsmålsskada* ej är ersättningsgill.⁵ Även detta innebär, att fareintressentens möjligheter att via varuförsäkring undkomma av fareansvaret härflytande förluster – till fareregeln hör ju icke blott förstörelse av eller skada å godset utan även skada genom försening under transporten, se ovan i kap. 3 – äro starkt beskurna. Här är dock av betydelse, att dröjsmålsskada kan komma att "konverteras" till ersättningsgill sakskada,⁶ bestämmelser härom förekomma i § 1.a.1 och § 2.c.2 försäkringsvillkoren.⁷

Vad särskilt angår säljarens transportrisk framgår det redan av försäkringens natur av sak-, ej ansvarsförsäkring, att den icke täcker skadeståndsskyldighet mot tredje man, § 2.a försäkringsvillkoren. Om säljaren, när han sålt godset fritt bestämmelseorten, blir pliktig att enligt reglerna om dröjsmål gottgöra köparen skada som tillskyndats denne genom att godset gått förlorat under transporten och leveransen därför ej kunnat fullgöras, omfattas alltså icke dylikt skadeståndsansvar – lika litet som en skyldighet att fullgöra ersättningsleverans enligt 43 § köplagen – av varuförsäkringen.

Vad i 5 § säges om försäkringstiden – tidpunkten för försäkringsansvarets början, dess fortlöpande och dess upphörande – innebär att försäkringen i princip gäller "från dörr till dörr" (eller liknande) och icke är beroende av vem som under den ena eller andra delen av transporten är ägare av godset eller står faran för detta. Det senare är här av särskilt intresse. Försäkringen är enligt huvudregeln

icke anknuten till fareansvaret för den som tecknat densamma utan sträcker sig över faregränserna. Vid cifiköp, där ju försäkringen tages av säljaren som det heter för köparens räkning, täcker den alltså skador som uppkommit under både säljarens och köparens faretid. Men nämnda grundsats upprätthålles icke helt utan får vika i det viktiga fall, att försäkringen tagits av köparen eller det uttryckligt avtalats att den enbart avser köparens intresse (typiskt vid fobköp). Avgörande blir då tidpunkten för fareövergången enligt köplagen. Någon tillämpning av 54 § försäkringsavtalslagen, varom strax här nedan, blir det i dessa fall icke tal om. Emellertid göres från denna stora undantagsregel i sin ordning det undantaget, att försäkringsgivaren, om skadan eljest är ersättningsgill, ersätter förlust som uppkommit för köparen genom att han i god tro inlöst fraktdokument vilket icke innehåller upplysning om skada, som varan lidit före tidpunkten för fareövergången.⁸ Köparen tillerkännes med denna regel ett skydd mot att vilseledas av dokumentet. Det är ett slags komplement till vad ovan i kap. 4 under VII sagts om fraktförarens "uppgiftsansvar" inkl. hans ansvar gentemot godtroende tredje man för att godset när han mottog det var i "synbart gott skick".

Ifrågavarande försäkringsvillkor lägga alltså i viss omfattning, inom ramen för den angivna undantagsregeln, till grund för rätten till försäkringsersättning, att vederbörande står faran för godset. Just denna omständighet har ansetts böra vara försäkringsrättsligt avgörande, en inställning som är av gammalt datum och för övrigt åberopades som ett av motiven till att 10 § köplagen utformades såsom skedde. Och även när icke i försäkringsvillkor, eller eljest i vederbörande försäkringsavtal, fareansvaret tillerkänts sådan relevans, kunde det synas som om stöd i lag föreläge för att farefaktorn måste äga betydelse för rätt till försäkringsersättningen. I 54 § försäkringsavtalslagen stadgas ju att, om försäkring tagits på gods utan angivande av det intresse den avser, försäkringen skall in dubio gälla till förmån för envar, som i egenskap av ägare, panthavare eller annan rättighet till godset eller "emedan han i anledning av avtal om godset står faran för detta", har intresse av att dess värde icke minskas eller går förlorat. Rätten till försäkringsersättning synes alltså i förekommande fall kunna grundas direkt på farebelastningen; den som står faran hör till de åtminstone "potentiellt ersättningsberättigade" som uppräknas i lagbudet.

Det är nu ett välkänt spörsmål huruvida verkligen den omständigheten att vederbörande står faran kan anses ha självständig betydelse för rätten till försäkringsersättning enligt sagda – ganska svårtill-

gängliga – lagbud. Detta har förnekats av flera författare, särskilt pregnant av Hult⁹ och Hellner.¹⁰ Frågan kan ej förbigås i en avhandling som denna utan må i korthet beröras, särskilt som vad tidigare skrivits i ämnet kräver en viss tankemöda för att rätt förstås.

Att en kontrahent står faran icke utan vidare ger honom *företrädesrätt* till försäkringsbeloppet framför andra pretendenter, är otvivelaktigt och sedan länge erkänt. Det brukar sålunda framhållas, att om köparen på grund av någon speciell fareregel, såsom 17 § andra punkten köplagen, står faran för godset medan det ännu befinner sig i säljarens besittning, hans fara icke kan medföra att säljaren, som om ingenting hänt med godset enligt 14 § samma lag hade åtnjutit säkerhet för sitt krav på köpeskillingen, skulle, när försäkringsfall inträffat, gå miste om denna säkerhet. Säljaren måste trots att icke han utan köparen står faran ha anspråk på att få sin köpeskillingsfordran täckt ur det belopp försäkringsgivaren har att prestera, medan ett eventuellt överskott må tillkomma köparen. Avgörande för vilken av de i 54 § anmärkta intressenterna har företräde till betalning ur försäkringen bli överhuvud "avtalsförhållandena och de därtill anknyttande sakrättsliga reglerna" (Hellner) utan att farebelastningen för den ene eller andre intressenten utgör hinder härför. Jfr bl.a. NJA 1931 s. 735.

Därmed är emellertid ännu icke sagt, att farebelastningen ej skulle kunna vara relevant för rätten till försäkringsersättning. Det kunde ju vara så, att faran vore av betydelse så snart icke andra vägande hänsyn måste tillgodoses, eller åtminstone att den under vissa omständigheter vore lika relevant som vad i övrigt kunde ifrågakomma som skäl för anspråk på försäkringsersättning eller del däri.^{10a} I och för sig är det också en rimlig tanke, att en köpare som står faran bör ur det surrogat för godset som försäkringsbeloppet utgör äga erhålla vederlag för det gods han förvärvat men som genom vådahändelse blivit förstört eller skadat – liksom att säljaren bör ur samma surrogat äga utgå det vederlag för godset som köparen på grund av säljarens fara icke är skyldig att prestera. Vederlags- eller köpeskillingsintresset synes, hur det nu må vara med andra till godset anknutna intressen, stå i en särställning.

Det hävdas emellertid, att det icke finns något behov av att åberopa en kontrahents fareansvar som motivering för att ge honom rätt till försäkringsersättningen eller del därav. Allra minst passar denna motivering, när ersättningen är större än köpeskillingsbeloppet;¹¹ och det är detta fall som stått i centrum vid diskussionen i ämnet. Visst kan den kontrahent som står faran ha skäl för att framställa

anspråk på försäkringsersättning och även att utfå nämnda övervärd. Men då beror det på att han är intressent på någon annan i 54 § angiven grund, om icke att han är ägare av eller har panträtt eller eljest sakrätt i godset så dock att han är innehavare av "annan rättighet" till detsamma och fördenskull bör vara pretendent på surrogatet härför, försäkringsersättningen.¹²

Till en början är det tydligt, att tillämpningen av 54 § försäkringsavtalslagen ofta måste medföra, att försäkringsersättning tillfaller just en kontrahent som står faran.

Om sålunda köparen på grund av den allmänna fareregeln, sedan det till fraktföraren överlämnade godset förstörts eller skadats genom vådahändelse, erlägger köpeskillingen, är han uppenbarligen berättigad till försäkringsersättningen. Han kan alltså, om godset är mera värt än köpeskillingen, såsom innehavare av "rättighet" till godset göra anspråk på, inom ersättningsvärdets ram, jämväl övervärdet. Redan ett erbjudande av sådan betalning måste säljaren finna sig i; denne kan icke avvisa erbjudandet i syfte att själv hålla sig till försäkringsgivaren och inhösta övervärdet, jfr ovan kap. 3 vid not 15 f. Skulle åter köparen – utan att detta föranleder avtalets hävande – underlåta att erlagga köpeskillingen, åtnjuter visserligen säljaren, om han enligt 15 och 39 §§ köplagen äger hindra godsets utgivande till köparen eller eljest, såsom vid äganderättsförbehåll, är innehavare av en säkerhetsrätt till skydd för sitt köpeskillingsanspråk, företräde till betalning ur försäkringsersättningen. Men övervärdet tillfaller köparen (liksom vid avsaknad av dylik säkerhetsrätt köparen ensam är berättigad till sagda ersättning). Här föreligger alltså motsvarighet till nyssnämnda fall, då köparen enligt 17 § andra punkten köplagen står faran, fastän godset är kvar i säljarens besittning och då denne äger åberopa sin säkerhetsrätt, i det fallet enligt 14 § samma lag, till stöd för att få sin köpeskillingsfordran täckt ur försäkringen, medan köparen har anspråk på återstoden.

Det märkliga i sammanhanget är emellertid, såsom Hellner utvecklat,¹³ att även såvitt *säljaren* enligt det sagda, med stöd av en sin säkerhetsrätt, uppbär försäkringsersättning, detta kommer den farebelastade köparen tillgodo genom att hans fareansvar, säljarens krav på köpeskillingen, upphäves eller minskas. Köpeskillingen blir i den delen betald, väl icke direkt av köparen men så att säga för dennes räkning. Det överensstämmer ock med ratio legis för 54 § försäkringsavtalslagen, att försäkringen jämväl på detta sätt skall gälla till förmån för en köpare som står faran. Men frågan blir då, om man icke därmed i själva verket är framme vid att lagbudet tillerkänner

den farebelastade kontrahenten, i denna hans egenskap, rätt till försäkringsersättning – vad köparen beträffar genom befrielse från eller minskning av den *betalningsskyldighet*, som fareansvaret innebär och som visserligen icke uppkommer genom försäkringsfallet – ty köparen som stod faran var ju redan dessförinnan pliktig att gälda köpeskillingen – men som genom detsamma (förlusten av eller skada å godset) blivit kännbar för honom.

Det sist anförda till trots låter sig vidhålla, att det icke, för att köparen i avsedd omfattning skall tillerkännas rätt till försäkringsersättning, är erforderligt att bygga på hans fareansvar samt att det ej heller kan anses vara principiellt godtagbart att så göra. Grunden för anspråket bör vara, i stället för faran, att han genom köpavtalet förvärvat en rättighet till godset, som motiverar ersättning ur försäkringen, surrogatet för vad som gått förlorat. Om försäkringsersättning på sådan grundval kommer köparen till del, är detta visserligen i stor utsträckning ägnat att tillgodose just hans intresse av att undgå konsekvenserna av fareansvaret, och såtillvida kan återopandet av farebelastningen vara, om ej nödvändigt, så dock oskadligt. Men alltid blir detta hans intresse ej sålunda tillgodosett. Det kan ej med 54 § försäkringsavtalslagen vara åsyftat, att icke värdet av det förstörda eller skadade godset utan direkt köpeskillingens belopp skall vara bestämmande för köparens rätt mot försäkringsgivaren. Farefaktorn leder i den delen för långt. Omvänt leder den i ett annat viktigt avseende icke tillräckligt långt. Man kan nämligen, i enlighet med vad som betonats i doktrinen, icke med utgångspunkt från köparens fara, som hänför sig till köpeskillingen, komma fram till att denne äger ur försäkringen utfå anmärkta värde *utöver* köpeskillingsbeloppet, något som däremot ger sig självt, om grunden för kravet på försäkringsersättning är den rätt köparen förvärvat genom köpavtalet.

Även en säljare som står faran kan – mer än vad som framgår redan av det ovan sagda – vara pretendent på försäkringsersättning enligt 54 § försäkringsavtalslagen. Så är visserligen icke fallet, om köparen håller fast vid köpet och erlägger köpeskillingen. Han har då tagit faran på sig och har rätt till försäkringsersättning i överensstämmelse med det nyss anförda. Men har köparen hävt avtalet under hänvisning till säljarens fara, måste denne kunna framställa anspråk på försäkringsersättning, jfr UfR 1938 s. 200. Detta fall bereder dock viss svårighet.¹⁴ Någon rätt till godset tillkommer ju icke säljaren omedelbart vid försäkringsfallet utan som följd av köparens berörda valmöjlighet blott under den ytterligare betingelsen

att hävning skett. Först då *får* han, kan det synas, den rätt till godset som 54 § förutsätter. Här ser det alltså ut som om säljarens fara, genom den hävningsrätt för köparen som denna innebär, vore grund för säljarens rätt gentemot försäkringsgivaren. Tankegången är dock densamma som den förut angivna. Säljaren kan icke utan vidare kräva att ur försäkringen få sin köpeskillingsfordran täckt. Det är den rätt till godset han efter köparens hävning är innehavare av, som han kan hävda i försäkringshänseende. Denna rätt förelåg ock redan vid försäkringsfallet såtillvida som ju säljaren redan då stod faran, vilket just innebär att godset, om köparen häver, återföres till säljaren. Vanskligare är bedömningen, om köparen under återopandande av säljarens fara icke hävt köpet utan blott krävt prisminskning. Här får kanske analogiseras från det fall att köpet blivit till så stor del som svarar mot den av skadan föranledda minskningen i godsets värde blivit partiellt hävt.

Nu är 54 § försäkringsavtalslagen ej ett tvingande utan ett dispositivt lagbud. Den kan alltså sättas ur spel genom avvikande försäkringsvillkor (se t.ex. 1972 års allmänna försäkringsvillkor för företagsförsäkring, utg. av L. Edstam & S. Lidman, 1974, s. 21 f.). Att försäkring meddelas för någon "såsom ägare" av försäkringsobjektet behöver dock ej innebära, att endast ägarintresset är försäkrat, NJA 1929 s. 573, 1932 s. 95. Men på ett område, försäkring av motorfordon sålt med äganderättsförbehåll, har villkor om att försäkringen endast avsåge försäkringstagarens, här köparens, intresse uppfattats som åsyftande undantag från tillämpningen av 54 § försäkringsavtalslagen, varför utmätning för köparens gäld av dennes eventuella fordran hos försäkringsgivaren ansetts — utan hänsyn till nämnda förbehåll — kunna äga rum, NJA 1965 s. 224.

Detta om varuförsäkring. I andra hand kommer som nämnt *ansvarsförsäkring* i betraktande. En sådan skyddar ju icke blott den ansvarige, här fraktföraren, utan tillika varuhavaren. Ansvarsförsäkringens ram är ock därutinnan rymligare än varuförsäkringens, som den är inriktad på den försäkrades skadeståndsansvar och därmed icke ger anledning till sådana begränsningar av försäkringsbeloppet som vid sakförsäkring bestämmelserna om försäkringsvärdet föranleda. Det har t.o.m. ifrågasatts, huruvida icke försäkringsskydd i ansvarsförsäkringens form utgöra en mera rationell ordning än den som främst bygger på varuförsäkring. Därmed skulle undvikas åtskilliga komplikationer och onödig omgång (såsom regresstalan i den omfattning den nu förekommer). Särskilt med hänsyn till kombinerade transporter, och när det gäller de problem som transport av container- och annat enhetsbehandlat gods givit upphov till, har

denna tanke urgerats; i samband därmed ha förordats vissa utvidgningar av fraktföraransvaret utöver det nu i allmänhet gällande.¹⁵

Här är icke platsen att dryfta dessa spörsmål. Det har endast skolat betonas de möjligheter som finnas och redan i avsevärd utsträckning tagits i bruk att via ansvarsförsäkringen tillhandahålla ett skydd mot skaderiskerna under godstransport, till förmån bl.a. för köpintressenter som stå faran. Uppenbart är emellertid, att den skadelidande transportkunden icke vid ansvarsförsäkring åtnjuter ett lika betryggande rättsskydd som vid varuförsäkring. Rättsskyddet är blott indirekt, om än på grund av stadgandena i 95 § försäkringsavtalslagen ett merendels värdefullt sådant. Någon omedelbar talerätt mot försäkringsgivaren är, såsom många gånger påpekats, icke tillerkänd den skadelidande. Fördelen av att vid varuförsäkring kunna hålla sig till den försäkringsgivare man själv utvalt betonas likaledes ofta. Skyddet för den skadelidande kan ock vid ansvarsförsäkring stundom brista till följd av att den som orsakat skadan har en skadeståndsskyldighet som ej täckes av försäkringen.¹⁶

En viktig form av ansvarsförsäkring är som bekant P&I-försäkringen ("protection and indemnity").¹⁷ Den avser sådan sjötransportörens skadeståndsskyldighet som ej faller under kaskoförsäkringens ansvarsmoment inkl., vilket här har intresse, hans kontraktsrättsliga ansvar, bl.a. för skador å omhändertagen last. Försäkringsgivarna ha här "givit sig ut på åtskilliga områden, som ej omfattas av den ordinära ansvarsförsäkringen" (Bengtsson).¹⁸

Till förevarande sammanhang höra vidare de betydelsefulla ansvarsförsäkringar, som omnämnts i nästföregående kapitel och som ha till uppgift att täcka fraktförarens transportansvar enligt vederbörande "ansvarsbestämmelser", särskilt vid vägtransporter men icke enbart vid dessa. Försäkringsskyddet är emellertid underkastat en del inskränkningar, vilket alltså har inverkan även från farereglernas synpunkt. Enligt de allmänna villkoren för försäkring av speditörs ansvar som fraktförare, speditör och lagerhållare göras sålunda i 4 och 5 §§ undantag för skador till följd av uppsåt eller grov vårdslöshet å försäkringstagarens eller dennes arbetslednings sida, bl.a. då författningenliga eller administrativa föreskrifter för den yrkesmässiga lastbilstrafiken åsidosatts, liksom för skador vilkas uppkomst eller omfattning direkt eller indirekt förorsakats av eller stå i samband med ett antal uppräknade händelser av för fareansvaret typisk natur. Försäkringen säges ock gälla med i försäkringsbrevet angiven självrisk, 7 §. – Försäkringsvillkoren för Svenska åkeriför-

bundets medlemmar anslutna till den rikskollektiva biltransportförsäkringen hänföra sig till förbundets ansvarsbestämmelser av år 1970. Emellertid täcker försäkringen även skada genom trafikolycka, med inbegripande av brand eller åkslag, samt förlust genom stöld under den tid godset befunnit sig på fordonet, försäkringsvillkoren § 3, ansvarsbestämmelserna § 9 st. 2. I den delen har försäkringen karaktär av varuförsäkring; varuhavaren kompenseras i försäkringshänseende på grund av att fraktförarens ersättningsskyldighet enligt ansvarsbestämmelserna har i kap. 6 nämnd begränsning. Försäkringsskyddet är, även då betingelserna för ersättning enligt ansvarsbestämmelserna äro uppfyllda, inskränkt i flera avseenden. Så enligt 4 § (om maximering av ersättningsbeloppet), där ock regler om självrisk förekomma. Så vidare enligt en mängd bestämmelser i 5–7 §§, bl.a. avseende fall, då försäkringshavaren vållat skadan genom uppsåt eller grov vårdslöshet eller skadan uppkommit när föraren av fordonet varit i otillräckligt eller sådant av berusningsmedel påverkat tillstånd som förutsättes för straffbarhet.

Ansvarsförsäkring rymmes också inom "flygets försäkringsformer".¹⁹ Särskilt märkes att flygfraktförarens förut beskrivna ansvar för befordrat gods enligt luftfartslagen täckes genom luftbefordringsförsäkring. Även villkoren för denna ansvarsförsäkring innefatta ett antal undantag från försäkringsgivarens ersättningsskyldighet.

NOTER TILL KAP. 7

1. Termen tages i vidsträckt bemärkelse, alltså omfattande även gods som icke är "vara". Jfr Hellner, Försäkringsrätt, 2 uppl. 1965, s. 456 not 1.
2. Försäkringsbehov kan icke alltid anses föreligga, t.ex. merendels icke vid inrikes järnvägstransport.
3. Som nämnt är även den biltransportförsäkring som tecknas av vissa biltransportörer och avser från kunderna mottaget gods ett slags varuförsäkring. Villkoren, likaledes av 1970, ha stor likhet med de i texten berörda allmänna villkoren för försäkring av varor. På några punkter äro de dock mindre förmånliga för de skadelidande. Undantagna från försäkringen äro sålunda vissa fall av trafikförseelser, och försäkringsgivaren svarar icke heller gentemot den som uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet framkallat eller främjat skadefallet, § 7 c) 1.2.d).
4. De i 2 § uppräknade händelser, som falla utanför försäkringsgivarens ersättningsskyldighet, ha givetvis ur förevarande synpunkt föga intresse såvitt de endast medföra, att en annan försäkring än den nu ifrågakommande (krigsförsäkring) täcker förlusten eller skadan. Och även här förekomma bestämmelser, som i verkhligheten icke äro eller behöva vara några undantag, t.ex. vid "normalt svinn" eller när varan icke vederbörligen förpackats.

5. Härom närmare Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal s. 20 ff., vilken betonar att som följd härav reglerna om fraktförarens ansvar vid dröjsmål få en särskild och mera självständig betydelse än ansvarsreglerna vid saksador.
6. Utförligt härom Grönfors a.a. s. 20 ff., 113 ff.
7. Ytterligare begränsningar av försäkringsskyddet finnas, på vilka det skulle föra för långt att här ingå. Det må blott anmärkas att reglerna i villkoren § 9 mom. 1—3 om hur ersättning för skador skall beräknas otvivelaktigt kunna leda till att faktiskt uppkommen förlust ej blir gottgjord. Detta kan bli följden även i fall, berörda i § 9 mom. 4, då fraktföraren enligt "liberty"- och "scope-of-voyage"-klausuler betingat sig rätt att få transportprestationen bedömd som fullgjord, ehuru den ej kan sägas vara det (lossning på annan ort än bestämmelseorten e.d.; jfr ovan kap. 6 vid not 17 f.).
Om farehändelsen består i att godset av misstag utlämnats till annan än behörig mottagare, har fareintressenten som vi sett utsikter att av fraktföraren, som svarar för sitt "utlämningslöfte", få sin förlust ersatt. Men "insurance against such mishaps rarely occurs" (Hellner i Festskrift för Garrigues s. 435).
8. Om innebörden i denna kompromiss se främst Selmer i AfS Bd 12 s. 8 ff. jämte motiven till 1967 års norska transportförsäkringsplan för varor (utg. 1968) s. 5 ff., 45 f.
9. I SvJT 1933 s. 530 ff., 1939 s. 242 f. Vidare Schmidt i SvJT 1940 s. 422 ff.
10. Försäkringsrätt s. 306 ff.
- 10 a. Så synbarligen Almén (Eklund) § 17 vid not 191.
11. Se i synnerhet Hult a. st.: "saknar varje logisk motivering".
12. Det måste då visserligen förutsättas, att med rättighet till godset menas jämväl en blott obligatorisk rätt. Men detta är ej höjt över allt tvivel, särskilt som de danska och norska lagtexterna uttryckligen fordra, att annan rättighet till godset skall vara av "tinglig" beskaffenhet, medan sådant krav icke ställes när det gäller den rätt som enligt lagbudet grundas på vederbörandes fara. I själva verket har man väl här åtminstone en av förklaringarna till ifrågavarande tillägg i 54 § om faran. I de danska motiven framhäves klart dessa hänsyn: "Da det nu ofte er et tvivlsomt og omtvistet Spørgsmaal, hvornaar Ejendomsretten gaar over fra Sælger itil Køber, og dette ialtfald ingenlunde altid vil falde sammen med Farens Overgang, har man anset det for praktisk at give den, der bærer Faren for Tingen, Ret til Forsikringsydelsen, selvom han maa antages ved Forsikringsbegivenhedens Indtræden ikke længere at være eller endnu ikke at være bleven Ejer af Tingen" (citerat från Schmidt a.a. s. 423).
13. Försäkringsrätt s. 322 f., med hänvisning till förf.:s tidigare arbete "Försäkringsgivarens regressrätt", 1953, s. 127—152.
14. Jfr Hellner a.a. s. 317 not 64.
15. Se särskilt framställningen hos Grönfors, Successiva transporter s. 299 f., jfr och Schalling, Transportförsäkring, 2 uppl. 1971, s. 45 ff., vilken emellertid framför betänkligheter mot en utveckling i sådan riktning.
16. Hellner a.a. s. 390.

17. Se i ämnet Brækhus-Rein, Håndbok i P&I Forsikring, 1972, samt Bengtsson, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden, 1960, s. 391 ff., 479 f.
18. A.a. s. 393. Vid vanlig ansvarsförsäkring utmönstras som bekant genom bestämmelser i villkoren ett stort antal fall av kontraktsansvar från det område där försäkringen eljest skulle gälla, bl.a. genom de s.k. omhändertagande- och utfästelseklausulerna; se nyssnämnda kommentar till villkoren för 1972 års företagsförsäkring s. 97 resp. s. 93 ff.

Inriktade på täckning av även kontraktsansvar äro likaledes villkoren för i texten strax härefter nämnda speditiönsförsäkring samt luftbefordringsförsäkring, jfr Bengtsson a.a. s. 394.

19. Schalling a.a. s. 13 f. Se ock Hellner, Försäkringsrätt kap. 26. 7.

8. Speciella fareregler

Köplagen innehåller två regler, enligt vilka faran övergår till köparen *före* godsets avlämnande, 37 § och 17 § andra punkten. Av dessa är den förra ojämförligt viktigast. Om godset i följd av dröjsmål från köparens sida ej blir i rätt tid avlämnat, skall faran vara köparens, vid leveransavtal dock endast såvitt gods är för hans räkning avskilt.

Den tankegång som uppbär 37 § köplagen, vilken har sin motvarighet i ett flertal utländska rättsordningar (se ock art. 98 uniformalagen), är enkel. Faran övergår enligt huvudregeln i 17 § köplagen med godsets avlämnande, varför vid dröjsmål å säljarens sida denne fortfar att stå faran även efter den tidpunkt då godset enligt avtalet eller lag skulle ha avlämnats. Men om det nu är köparen, som föranlett att avlämnandet fördröjts, bör han icke tjäna på detta utan i säljarens ställe belastas med faran, alldeles såsom om avlämnandet rätteligen skett. I viss mån anknyter regeln till den romerskrättsliga läran om "perpetuatio obligationis": en prestationsskyldig kontrahent (en säljare, låntagare, depositarie etc.), som uppsåtligt eller av vårdslöshet gör sig skyldig till dröjsmål, ådrager sig skadeståndsansvar jämväl för ett av en casuell händelse orsakat prestationshinder, såvitt det icke kan visas, att skadan skulle ha drabbat borgenären även om något dröjsmål ej förelupit utan prestation skett i rätt tid. Förpliktelsen "förevigas" genom den casuella händelsen på grund av att gäldenären vid tidpunkten för densamma befann sig mora och lever vidare i form av skadeståndsplikt. Emellertid går 37 § köplagen längre. Även en köpare som oförskyllt genom sitt dröjsmål förhindrat avlämnandet, utsättes för påföljden att faran övergår å honom; det fordras i det hänseendet icke culpa å köparens sida. Och någon möjlighet att rädda sig genom bevisning om att säljaren ändå skulle ha drabbats av den casuella händelsen och således ej lidit någon skada är ej möjlig för köparen, eftersom säljaren om avlämnande skett rättidigt *måste* ha frigjorts från faran.

37 § köplagen anknyter alltså fareövergången till den omständigheten att godset som följd av köparens dröjsmål icke blivit i rätt tid avlämnat. Köparen kan t.ex. ha underlåtit det avhämmande av god-

set som ankommit på honom. Att avhämtande företages vid den riktiga tidpunkten är principiellt köparens risk; någon erinran om vad som därutinnan, direkt eller indirekt, angives i avtalet är icke erforderlig. Eller det kan på det ena eller andra sättet ha berott av köparen, att säljaren ej försänt godset vid den tidpunkt som ålegat honom eller eljest uraktlåtit rätttidigt avlämnande (viktigt bl.a. vid fobköp, när fartyg eller skeppsrum ej avtalsenligt ställts till hans förfogande). Jfr NJA 1917 s. 587, UfR 1948 s. 1214 ("vådahändelsen" här förhöjning av maximipris). Däremot saknar lagregeln, såsom Almén¹ framhåller, intresse, då köparen vid försändningsköp gjort sig skyldig till dröjsmål med mottagande av gods som avlämnats; här ligger faran redan enligt den allmänna fareregeln på köparen.

Särskilt må framhållas, att avlämnandets uteblivande lägges köparen till last i farehänseende, om det föränletts av hans dröjsmål med köpeskillings erläggande, och detta vare sig köparens mora solvendi är aktuell eller blott anteciperad. Att köparen befinner sig i sådan mora är visserligen icke i och för sig relevant för fareövergången. Men har säljaren haft fog för att antaga att betalning kommer att utebli och fördenskull inhiberat avlämnandet, när tidpunkten för detsamma kommit, är detta tillräckligt för att faran därefter åvilar köparen, jfr UfR 1914 s. 396. Man kunde t.o.m. tänka sig, att säljarens befogade anticipation av köparens underlåtenhet att rätttidigt betala skulle medföra, att denne redan nu, alltså före den för avlämnandet bestämda tidpunkten, bleve belastad med faran. Äger säljaren räkna med att betalning uteblir, måste han också, kunde man säga, äga utgå från att avlämnande ej kommer till stånd, och denna anticipation borde då ha berörda fareeffekt. Men synbarligen har det vid stadgandets tillkomst icke varit avsett, att man skulle gå så långt.²

Att märka är emellertid, att lagbudets förutsättning är, att köpet vidhålles av säljaren och att alltså köparens aktuella eller anteciperade mora icke föränlett köpets hävande. Blir köpet hävt, eller skall det enligt 31 § köplagen anses hävt, är ju frågan om köparens fara, hans skyldighet att erlagga köpeskillingen, borta. Om säljaren ännu icke bestämt sig för huruvida han skall häva köpet eller fasthålla det, är frågan om fareövergången alltså svävande.

37 § köplagen uppställer som nämnt vid leveransavtal den betingelsen för farans övergång å köparen, att gods är för dennes räkning avskilt. Det är också knappast tänkbart annat än att köparens belastning med faran före avlämnandet principiellt måste anknyta till bestämt gods (eller andel i sådant gods). Det är uteslutet

att enbart den omständigheten, att vådahändelsen drabbat gods av viss art skulle kunna föranleda ett köpeskillingsanspråk. Vid tillämpning av den allmänna fareregeln enligt 10 och 17 §§ köplagen *blir* godset genom dess överlämnande till fraktföraren bestämt på sådant sätt, att köparen kan åläggas betalningsansvar för detsamma. Men här är godset på grund av avlämnandets uteblivande kvar hos säljaren, och det har då ansetts behövt att fastslå, att det gods för vilket köparen skall stå faran måste vara på något sätt bestämt – närmare utfört så, att godset är avskilt för köparens räkning.

Nu är det likvisst klart, att blott ett ringa mått av bestämdhet erfordras för att faran för det i säljarens besittning befintliga godset här skall övergå till köparen. Det kräves icke något särskilt avskiljande förfarande, såsom förflyttning av godset eller dess förseende med köparens namn eller märke, NRt 1916 s. 1055. Fastmera anses tillfyllest, att det med tillräcklig tydlighet framgår att godset är av säljaren avsett för fullgörande av avtalet. Det är alltså icke blott så, att säljarens *interna* åtgärd för ändamålet medför samma verkan som en till annan person riktad eller utgiven viljeförklaring – vilket redan detta är märkligt med hänsyn till vad som eljest som huvudregel gäller inom avtalsrätten – utan även så, att fareövergången icke ens förutsätter en säljarens *åtgärd*. Redan hans på något sätt till uttryck komna syfte att med godset fullgöra köpet har dylik effekt. Kanske t.o.m. blott säljarens uppgift i ämnet, när det icke finns någon anledning att betvivla densamma utan den med hänsyn till omständigheterna förefaller naturlig, kan ha ifrågavarande betydelsefulla rättsverkan. – En utväg att i överensstämmelse med allmänna rättsgrundsatser åstadkomma en verklig objektivering i det föreliggande hänseendet hade varit att för farans övergång kräva ett säljarens meddelande till köparen om att avskiljande skett för dennes räkning. Se i denna riktning, som huvudregel, uniforma lagen art. 98 mom. 2. Men därom innehåller den svenska lagtexten intet, och härskande mening är att man icke de lege lata kan uppställa ett sådant krav.³

Avskiljandet enligt 37 § är även i sitt fortbestånd en bräcklig företeelse. Säljaren anses, om ej köparen medverkat till detsamma, vara oförhindrad att för egen eller annans räkning förfoga över det avskilda godset ("jus variandi"), något som föranleder svårigheter vid bedömningen av huruvida vid vådahändelsens inträffande ett avskiljande alltjämt var förhanden. Köparen kan alltså, även om han har skäl att räkna med att avskiljande skett, icke veta huruvida säljaren i nästa ögonblick disponerar över det avskilda. Och vad skall

gälla, om säljaren visserligen ej förfogat över det avskilda godset men omständigheterna utvisa, att han vid tiden för vådahändelsen ej längre avsett att det skulle utnyttjas för köpet? Den interna inställningen å säljarens sida borde väl följdriktigt även här vara utslagsgivande.

Med regeln om att vid leveransavtal faran i fall av köparens berörda dröjsmål övergår å denne under förutsättning att gods är avskilt för hans räkning är uppenbarligen förenligt, att köparen står faran även om genom vådahändelsen förstörts ett större varuparti, vari ingår det gods som på nyss anmärkta grunder kan antagas vara avsett för köpets fullgörande, se NJA 1922 s. 511 samt ovan kap. 4 vid not 35 ff. Enligt lagtexten skall visserligen kravet på avskiljande gälla även vid halvgeneriska köp, så att faran ligger kvar hos säljaren, om han icke före vådahändelsen uttagit och för köparens räkning avskilt den myckenhet köpet avser. Men detta går ihop, om för farans förblivande hos säljaren förutsättes att, ehuru varupartiet omfattar gods som *kunnat* av säljaren designeras för köpets fullgörande, det ännu vid tiden för vådahändelsen icke förekommit något som enligt det föregående ger fog för att anse säljaren ha haft dylik användning av godset i sikte.

Vid tillämpning av 37 § köplagen torde begreppet vådahändelse enligt sakens natur, med hänsyn till att godset fortfarande är i säljarens besittning, få en snävare innebörd än enligt den allmänna fareregeln. I huvudsak torde syftas på casusfall i vedertagen mening. — Fareövergången uteblir naturligen, såvitt den omständigheten att godset förstörts eller skadats kan föras tillbaka till att säljaren efter-satt den vårdnadsplikt, som enligt 33 § köplagen åvilar honom i förevarande läge. Detta gäller även om säljarens försummelse är relativt ringa och köparens dröjsmål beror på grov culpa. Annorlunda enligt tysk rätt, där säljaren när han sålunda ålagts skyldighet att vårda gods även i tiden efter det detsamma bort ha avlämnats blott svarar för uppsåt eller grov vårdslöshet (BGB § 300).

37 § utgår från att godset kunnat avlämnas, om detta icke hindrats genom köparens dröjsmål. Men antag att vid beställningsköp köparen icke lämnat den medverkan till tillverkningen av varan som enligt avtalet ålegat honom och att säljaren fördensskull icke varit i stånd att fullfölja tillverkningen. Varan befinner sig i låt oss säga halvfärdigt skick, och sedermera inträffar en vådahändelse som förstör eller skadar den. Vem står då faran? Även här kan sägas föreligga ett dröjsmål å köparens sida som föranleder, i första hand att godset icke blivit tillverkat och i andra hand att hinder uppkommit

för säljaren att avlämna det. Sådana fall gå icke direkt in under lagbudet, men en tillämpning av dess grunder skulle kunna ifrågasättas. Emellertid har säljaren här behov av rättsskydd icke blott i farehänseende utan även eljest, alltså även om ingen vådahändelse inträffar. Det rör sig överhuvud om spörsmålet huruvida köparen i detta läge äger, trots att han är skuld till säljarens underlåtenhet att tillverka varan och därmed medelbart till avlämnandets uteblivande, åberopa att han jämlikt utväxlingsprincipen icke kan vara skyldig att erlægga köpeskillingen med mindre varan tillhandahålles honom.⁴

Undantagsvis är köparen, trots att han står faran, icke skyldig att erlægga *hela* köpeskillingen. Man torde vara ense om att,⁵ därest säljaren tack vare att avlämnandet uteblivit undgått sådana kostnader för vilka köpeskillingen skolat utgöra vederlag, avdrag från köpeskillingsbeloppet skall göras med vad han inbesparat. Den "ömseidighet" i prestationsavseende som präglar köpavtalet skall icke rubbas genom köparens förevarande fareansvar. Erkännandet av denna regel är principiellt av intresse, då det visar att trots den mistro som eljest i doktrinen ofta kommer institutet "obehörig vinst" till del man icke under alla förhållanden kan reda sig utan detsamma. Dess användning är påkallad även i vissa andra köplagsfall, i princip också vid tillämpning av den allmänna fareregeln, ehuru dess praktiska betydelse där torde vara liten.⁶

Det andra stadgande i köplagen, enligt vilket faran övergår till köparen före avlämnandet av godset, är som nämnt upptaget i andra punkten av 17 §. Regeln gäller bestämt gods som skall avhämtas av köparen och innebär, att denne står faran såframt den tid är inne då han äger påkalla avlämnande av godset och detta av säljaren hålles redo. Tyngdpunkten ligger här på att köparen "äger" påkalla avlämnande men icke gjort det; att det för farans övergång tillika är ett villkor att godset hålles redo är tämligen självklart. Om nu viss tid för avhämtande kan anses vara bestämd i avtalet, är det väl merendels så, att köparen icke blott "äger" utan tillika är skyldig att företaga avhämtning; underlåtenhet därutinnan innebär mora och utgör ett kontraktsbrott. Men från alla dessa fall kan bortses, eftersom köparens fara här följer redan av den nyss behandlade 37 § i lagen. Fråga är däremot om de fall där köparen är berättigad att avhämta godset men ännu ej är skyldig härtill. Det kan vara så att i avtalet icke är angiven någon tid för avhämtandet. In dubio skall då enligt 12 § köplagen fullgörande ske på parts anmodan, och köparen kan alltså fordra att få avhämta godset när som helst efter avtalet. Men han kan också (om ej säljaren å sin sida påfordrar full-

görande) dröja därmed utan att det kan läggas honom såsom kontraktsbrott till last. Därmed blir förevarande regel tillämplig; köparen står faran allt ifrån köpslutet, UfR 1910 s. 620. Eller viss tid kan i avtalet vara bestämd för godsets avhämtande, och tidsbestämningen är så att förstå, att köparen är berättigad att hämta godset under hela denna frist men först vid dess utlöpande är förpliktad därtill, jfr 13 § in fine. Även här inträder köparens fareansvar tidigare än vad 37 § köplagen skulle föranleda. – Men också i detta sammanhang är att märka, att säljaren har en vårdnadsplikt beträffande godset, vars eftersättande kan medföra farans återgång till honom, SvJT 1932 rf. s. 43, UfR 1943 s. 265, jfr 1949 s. 175.

Uppenbarligen är med hänsyn till det anförda utrymmet för tillämpning av föreliggande fareregel ganska begränsat. Det torde ock kunna ifrågasättas, huruvida regeln överhuvud är behövlig, huruvida alltså den omständigheten att köparen har tid på sig för avhämtning men dröjer därmed på sätt nu sagts utgör tillräckligt skäl för avvikelse från den allmänna regeln om farans övergång först med godsets avlämnande – helst som köplagens författare vid sin reglering av farespörsmålet funnit det ogörligt att, vilket väl skulle varit undantagsregelns bärande grund, direkt taga hänsyn till vilkendera kontrahenten kan anses ha haft intresse av uppskovet med avlämnandet. Att man vid köplagens tillkomst icke "inom merkantila kretsar" hade sympati för regeln, framgår av Alméns framställning.⁷ Någon motsvarighet till stadgandet finns ej heller i uniforma lagen, lika litet som i Incoterms. Härtill kommer att avsevärda praktiska svårigheter äro förbundna med bestämmelsens tillämpning. Tidpunkten då köparen äger påkalla godsets avlämnande, utan att vara skyldig därtill, är ej alltid lätt att fastställa. Man kan särskilt tänka på de av Almén⁸ uppmärksammade fallen, där säljaren får anses ha betingat sig visst rådrum för att bättra eller ändra godset, varför faran övergår å köparen vid den för honom svårbedömbara tidpunkten, då bättringen eller ändringen är slutförd. Tolkningssvårigheter kunna ock uppkomma, när visserligen en bestämd tidpunkt för avhämtande är angiven i avtalet men det kan vara naturligt att uppfatta avtalet så, att köparen ändock har rätt att, om han så önskar, avhämta godset dessförinnan.⁹ Det kan vidare vara oklart, om icke ett avtal som innefattar medgivande för köparen att under viss tid dröja med avhämtandet av godset, så att faran enligt nu avsedda regel skulle ligga på denne, i själva verket är att tolka därhän, att parterna överenskommit om en förskjutning framåt av tidpunkten för avlämnandet, varför enligt huvudregeln i 17 § faran till dess bör åvila säljaren,

jfr UfR 1918 s. 97, 1949 s. 433 ävensom 1926 s. 180.

Den föreliggande fareregeln hänför sig endast till bestämt gods, ej till leveransavtal. Motivet härför är icke enbart det förut flera gånger berörda, att köparens belastande med faran rimligen måste förutsättas, att det gods som skall omfattas av faran varit avsett för köpets fullgörande. Även när denna betingelse för regelns tillämpning är uppfylld, kommer vid leveransavtal regeln icke till användning. Man har icke velat, såsom i fall som höra till 37 §, medge säljaren rätt att på egen hand efter köpavtalet avskilja visst gods för köparens räkning och därmed överföra faran å honom. Icke heller genom ett meddelande till köparen om att dylikt avskiljande skett upphör säljarens fara. Även den för leveransavtal karakteristiska prestationsrisken torde ha tänkts förbliva hos säljaren, fastän det som vi sett icke är självklart, att prestationsrisken under alla förhållanden bör följa prisfaran åt. Gods kan dock bli bestämt genom ett avskiljande av egendom som sker under köparens medverkan. Om ett varulager sålts som sådant, får godset anses bestämt, dock knappast om säljaren tillåtit att på egen hand utskilja däri innefattade varor och ersätta dem med andra, jfr dock UfR 1919 s. 487 och NRt 1916 s. 1055. — Om en säljare på egen hand, i och för framtida föryttring som han räknat med, avskilt gods, t.ex. vissa paket eller lådor, och köpet sedermera omfattat detta alltså *före* avtalet avskilda gods, kan gränsen mellan speciesköp och leveransavtal bli otydlig, jfr UfR 1910 s. 400 (där dock sakläget synes oklart).

NOTER TILL KAP. 8

1. § 37 vid not 3—4.
2. Almén § 37 vid not 11—12. Här antages dock, att säljaren framställt krav på avtalets fullgörande vid den bestämda tidpunkten.
3. För kravet och mot härskande uppfattning uttala sig energiskt Hasle-Nebelong a.a. s. 222 f.
4. Se härom Ussing, Køb § 12 III A.
5. Se främst Almén § 37 i not 20, § 17 i not 129, jfr intressanta uttalanden § 14 not 45.
6. Se ytterligare rörande de (vanliga) fall, då med avvikelse från 125 § sjölagen befraktaren står "faran för frakten", om dennes rätt till avdrag från fraktkeloppet med vad som motsvarar den obehöriga vinst som bortfraktaren eljest skulle göra SvJT 1930 rf. s. 11. Som bekant har därjämte sjölagen ett lagbud som bygger på ifrågavarande princip, 117 § 2 st., NJA 1926 s. 626, 1938 s. 633.
7. § 17 i not 93, 100.
8. § 17 vid not 103 ff.
9. Almén § 17 vid not 98.

Citerade svenska rättsfall

1891 s. 363	52, 94, 157	s. 322, 326	146
1893 s. 433	66	s. 352	55, 58
1902 s. 3	93, 95	s. 605	52
1903 s. 508	98	s. 624	147
1905 s. 192	93	1922 s. 350	147
1906 s. 109	65	s. 399	41
s. 120	170	s. 511	55, 87, 135, 188
1907 s. 421	157	1923 s. 85	73, 157, 170
s. 424	168	s. 156	103
1910 s. 380	98, 109	s. 241	65
s. 602	168	s. 266	55, 66, 67
1911 s. 407	42	s. 526	168
s. 593	66	s. 534	65
1912 s. 57	115	s. 609	89, 136, 149
s. 213	89, 90	1924 s. 119	76
1913 s. 280	150	s. 343	89, 93
1914 s. 209	106	s. 346	14
s. 475	66	s. 372	65
s. 602	101	s. 401	65
1915 s. 165	157	s. 562	101
1916 s. 32	31, 73	1925 s. 1	155, 157
s. 158	94	s. 34	96
s. 172	62	s. 50	100
s. 357	66	s. 151	106
1917 s. 252	52, 55	s. 184	65
s. 587	186	s. 278	41
1917 A 92	108	s. 478	143
1918 s. 313	51	s. 497	65
s. 467	66	s. 609	89
1919 s. 115	147	s. 675	42
s. 166	147	1926 s. 129	65
s. 250	109	s. 456	171
s. 359	158	s. 589	42
s. 378	168	1927 s. 108	103
s. 464	55	s. 552	52
1919 A 269	142	1928 s. 327	168
1920 s. 178	11	s. 513	31
s. 299	168	s. 567	52
s. 333	147	s. 621	106
1921 s. 267	136		

1929 s. 573	180	s. 600	41
1929 A 337	96	s. 625	29
1931 s. 85	74	s. 656	163, 170
s. 642	65	s. 694	95
s. 735	177	1955 s. 661	158
1932 s. 95	180	1956 s. 150	156, 170
1933 s. 323	65	s. 274	156
1934 s. 389	81	1957 s. 239	42
s. 685	171	s. 337	95
1935 s. 53	65	1958 s. 629	45
s. 340	103	1960 s. 742	160
s. 365	74	1961 s. 738	170
1936 s. 368	29	1962 s. 159	158
1938 s. 273	108	s. 689	156, 168, 170
s. 365	147	s. 770	156
1939 s. 45	166	s. 799	156
s. 352	103	1963 s. 136	100, 101, 117
1940 s. 447	94	1965 s. 97	57
1941 s. 385	66	s. 124	166
s. 516	146	s. 224	180
s. 603	98	s. 427	65
s. 655	41	1966 s. 107	180
s. 711	152	1967 s. 143	65
1942 s. 402	137	s. 597	163
s. 530	157	1968 s. 17	155
1943 s. 662	98	1972 s. 63	169
s. 699	168	1973 s. 55	169
1944 s. 160	168	1974 s. 660	29
s. 237	118		
s. 673	99		
1945 s. 147	105, 170	SvJT	
1945 A 130	96	1916 s. 304	73
1947 s. 539	105, 170	1917 s. 39	66
1949 s. 87	65	1918 rf. s. 8	117
s. 231	163	rf. s. 23	147
s. 289	170	1921 rf. s. 52	135
1950 s. 5	168	rf. s. 6	40
s. 131	66	1923 rf. s. 38	37
s. 575	52, 157	1926 rf. s. 2	115
1951 s. 130	156	1932 rf. s. 43	190
s. 271	29	1942 rf. s. 43	67
s. 365	65, 156, 168	1943 rf. s. 60	118

Sakregister

När det framgår av kapitelrubrikerna eller eljest ger sig självt var ett ämne behandlas i boken, har i stor utsträckning underlåtits att i sakregistret upptaga hänvisning (så beträffande de olika köpklausuler som genomgås i kap. 5, liksom rörande frakträttsliga ansvarsregler som översiktligt redovisas i kap. 6). Ej heller ges i allmänhet hänvisningar, då ifrågavarande begrepp eller uttryck förekomma på så många ställen att hänvisningar till dem icke skulle fylla någon förnuftig uppgift, t.ex. kontraktsbrott, sanktioner, hävning, avdrag å köpeskillingen, vederlag, distansköp, platsköp, försändningsköp, beställningsköp o.s.v., speditör, transporträttslig förpliktelse, handelsbruk, Uniforma lagen. Något konsekvent utelämnande av hänvisningar på nämnda båda grunder har dock icke eftersträfvats.

- "Abladegeschäfte" 124, 126, 145, 146, 147 f.
- Adevkans 95
- "a-fall" 17 f., 20, 36, 37
- "Anses" avlämnat 34
- Anslutningsavtal 126 f., 184
- "Anspråkskonkurrens" 155, 163, 170
- Ansvarsförpliktelse 14 f.
- Ansvarsförsäkring 180 ff., 184
- Anteciperat kontraktsbrott 100, 186
- Approximativ faktura 106
- Avhämtningsköp 20, 36, 129, 130, 148 f.
- Avhängighet, genetisk, funktionell 13
- Avlastare 156, 171
- Avsändare 25, 72, 152 ff., 165, 166, 167
- "b-fall" 19 ff., 36, 37
- "Beror av" andra parten 7, 13, 35
- Beslag 55, 57, 58, 66, 67, 69
- Casus, "Casus mixtus" 51, 65, 80 ff., 95, 118, 146
- Combiterms 111, 122, 125, 138 ff.
- "Comecon" 111, 141, 148
- "Constitutum possessorium" 41
- Delivery 23, 37 f., 39, 108, 111
- Delivery order 145 f.
- Denuntiation 36
- Deviation 95, 158
- Dispositionsrätt, se Förfoganderätt
- Dokument, särskilt konossement, kap. 4.VII et passim, bl.a. 48, 53, 54, 58, 59, 72, 109, 110, 145 f., 154 f., 176
- Dröjsmålsskada (vid försäkring) 175
- Export, se Utförsel
- Ersättningsleverans 47, 122, 132, 175 et passim
- "Extra commercium" 55
- Fartygslast 169
- Flytande last 89, 107
- Force majeure 67, 80 ff., 105, 106, 162 f., 164, 166, 167, 168, 171, 172

Frakten, faran för 16, 66, 191
 "Franco" 67, 144, 146
 "Free airport", "free aircraft" 115
 Förfogandelagen, allmänna 58, 151
 Förfoganderätt 26, 31 f., 54, 57, 58,
 67, 108, 161, 163, 165, 167, 171,
 172
 Försening 53 ff.
 Försäkring kap. 7 et passim, bl.a.
 44 f., 51, 56, 96, 151
 Försäkringsavtalslagen, § 54 151 f.,
 176 ff.
 Förtransport 114, 120 f., 132, 144
 Förverkande 55, 57
 Förväxling 55

 Garanti 12, 14 f., 17, 41
 Genomgångstransport, se Successiva
 transporter
 Grunden för fareregeln 58 f.

 "Hindringsrätt" 25 f., 31, 32, 41, 74,
 130, 157

 Ideell andel 86 f., 107
 Identifikation 60, 68 f.
 "Innanför fartygets sida", kap.
 4.V et passim
 Incoterms 111 ff. et passim
 Indirekt skada 157 f., 166, 168, 175
 Införsel- och utförselförbud 55, 57 ff.,
 60, 61 f., 68 f.
 Ishinder 158

 "Jus variandi" 87, 187

 Koncentration 82 ff., 141, 146
 Konfiskation 55, 69
 Konossement, se dokument
 "Kontinuerliga" avtal 65 f.
 "Konvertering" 56, 161, 164, 175
 Kvasikontrakt 168

 "Leistungserfolg" 18, 33
 "Leistungsgefahr" 49, 82
 "Lyckliga framkomst", fartygets 126,
 147

 Maximering av ersättning 157, 161,
 164, 165, 173

Medhjälpare 40, 73, 160, 162
 Montering 29, 36
 Mora accipiendi 20, 29, 33, 62 f.,
 140, 141, 185 ff.
 Mottagare av godset 25, 72, 152 ff.,
 157, 161, 165, 166, 167
 Mottagningskonossement 90

 Naturafullgörelse 8, 14, 15, 47
 "Nautiskt" fel 155, 161, 173
 Negativa kontraktsintresset 47, 102
 Nullitet 94
 Nyttjanderätt 65

 Obehörig vinst 65, 109, 189, 191
 Offentlighetsrättsliga hänsyn 60 f., 68 f.
 Omöjlighet 9, 10, 14, 39, 47, 56
 Orderstridigt försändande 93 ff. et
 passim
 "Originär" transporträttslig förplik-
 telse 45, 134, 135
 "Otydlighetsfall" 84 f.

 "Perpetuatio obligationis" 95, 185
 Positiva kontraktsintresset 47
 Prestationsrisken 49 f., 82, 83, 106,
 122, 125 ff., 132, 146 f., 175
 Prisfara 49
 "Primär" prestation 8, 9, 12, 14, 158

 Rembours 45, 52

 Samtidighetsprincipen 25
 "Scope- of voyage"-klausuler 158,
 183
 "Sista akt" 29, 40 f., 97
 "Självständig" fraktförare kap. 4. I
 et passim, bl.a. 33 ff., 104
 Skogsavverkning, skogsprodukt 18,
 36, 42, 52, 65, 128
 Speditör 75 ff. et passim
 Stoppningsrätt 31, 32, 41 f., 130, 157
 Subjektivt prestationshinder 9
 Successiva transporter 75, 104, 105,
 159 f., 162 f., 164, 165, 171, 172
 Surrogat 51, 58, 177, 179

 Talerätt 72, 151 ff., 155, 161, 162,
 163, 165, 167, 169, 171

- Tidsbestämmelse 26 f., 33
 Tradeterms 111
 Transoceana köp 124, 126, 132, 146, 147 f.
 Underrättelse om avlämnande av godset 84 f., 106, 107, 147
 Undersökningsrätt, undersökningsplikt 41, 54, 130
 Uppdrag 45, 52, 134 ff. samt kap. 4. I
 Uppgiftsansvar 102 f., 170, 171, 172, 176
 Utförselförbud, se Införsel- och utförselförbud
 Utlämnning av godset, "utlämningslöfte" 52, 157, 183
 Utväxlingsprincipen 25, 27, 40
 Villkor 11, 27
 Voidance-klausul 126 f.
 "Überseekäufe", se Abladegeschäfte, Transoceana köp
 Återkravs rätt 42, 59, 125, 145
 Äganderättsförbehåll 37, 178, 180
 Ömsesidighetsgrundsatsen 13, 22, 24, 27, 30
 "Övervärde" 50, 51, 177 f.

XLVI *Per Olof Ekelöf*
Rättegång V
202 s 4:e uppl 1975

XLVII *Knut Rodhe*
Lärobok i obligationsrätt
307 s 4:e uppl 1975

XLVIII *Bertil Bengtsson*
Hävningsrätt
675 s 1967

XLIX *Nils Börje Lihné*
Lagsökning
377 s 1968

L *Kurt Grönfors*
Successiva transporter
332 s 1968

LI *Hilding Eek*
Folkkrätten
520 s 2:a uppl 1975

LII *Nils Regner*
Rättspraxis i litteraturen
407 s 168

LIII *Ole Westerberg*
Förfarandet i förvaltningen
151 s 1969

LIV *Nils Herlitz*
Elements of Nordic
Public Law
287 s 1969

LV *Jacob W. F. Sundberg*
Familjerätt i omvandling
244 s 1969

LVI *Fredrik Sterzel*
Riksdagens kontrollmakt
260 s 1970

LVII *Hjalmar Karlgren*
Produktansvaret
197 s 1971

LVIII *E. G. Westman*
Kommunal förvaltning
genom avtal
119 s 1971

LIX *Bertil Bengtsson*
Särskilda avtalstyper I
188 s 2:a tr 1974

LX *Anders Agell*
Växel, check och materiell
fordran
262 s 1971

LXI *Nils Regner*
Svensk juridisk litteratur II
398 s 1971

LXII *Ole Westerberg*
Allmän förvaltningsrätt
182 s 2:a uppl 1975

LXIII *Ake Hassler*
Specialprocess
155 s 1972

LXIV *Folke Schmidt*
Arbetsrätt I
284 s 1972

LXV *Hilding Eek*
Lagkonflikter i tvistemål
307 s 1972

LXVI *Ake Lögberg*
Personlighetsrätt
176 s 1972

LXVII *Holger Wiklund*
God advokatsed
641 s 1973

LXVIII *Halvar Lech*
Skadeersättning för
personskada
254 s 1973

LXIX *Henrik Hessler*
Allmän sakrätt
590 s 1973

LXX *Folke Schmidt*
Arbetsrätt II
270 s 2:a uppl 1975

LXXI *Hans Ragnemalm*
Extraordinära rättsmedel i
förvaltningsprocessen
293 s 1973

LXXII *Nils Börje Lihné*
Betalningsföreläggande
329 s 1973

LXXIII *Folke Schmidt*
Allmänna och privata
pensioner
239 s 1974

LXXIV *Bertil Bengtsson*
Nyttjanderätt till fast
egendom
221 s 1974

LXXV *Lars Welamson*
Rättegång VI
256 s 1974

LXXVI *Per Henrik Lindblom*
Processhinder
292 s 1974

LXXXVII *Carl Martin Roos*
Grupplivskyddet
277 s 1974

LXXXVIII *Nils Jareborg*
Begrepp och brottsbeskrivning
293 s 1974

LXXXIX *Per Olof Ekelöf*
Supplement till
Rättegång I-V
51 s 1975

LXXX *Håkan Nial*
Svensk associationsrätt
233 s 1975

LXXXI *Gösta Walin*
Separationsrätt
222 s 1975

LXXXII *Nils Jareborg*
Förmögenhetsbrotten
393 s 1975

LXXXIII *Bertil Bengtsson*
Skadestånd vid myndighets-
utövning I
439 s 1976

LXXXIV *Hjalmar Karlgren*
Prestation och "fara"
i köprätten
196 s 1976

I *Hjalmar Karlgren*
Skadeståndsrätt
252 s 5:e uppl 1972

II *Håkan Nial*
Internationell förmögenhets-
rätt
159 s 2:a uppl 1953

III *Lars Welamson*
Om anslutningsvad och
reformatio in pejus
201 s 1953

IV *Karl Olivecrona*
Rättegången i brottmål
enligt RB
379 s 3:e uppl 1968

V *Gunnar Lagergren*
Delivery of the goods and
transfer of property and
risk in the law on sale
151 s 1954

VI *Hjalmar Karlgren*
Avtalsrättsliga spörsmål
214 s 2:a uppl 1954

VII *Håkan Nial*
Handelsbolag och enkla bolag
460 s 1955

VIII *Per Olof Ekelöf*
Processuella grundbegrepp
och allmänna processprinciper
292 s 1956

IX *Lars Welamson*
Domvillobesvär av tredje man
252 s 1956

X *Hans Thornstedt*
Om rättsvillfarelse
323 s 1956

XI *Knut Rodhe*
Obligationerätt
838 s 1956

XII *Tore Strömberg*
Åtalspreskription
252 s 1956

XIII *Per Olof Bolding*
Skiljeförfarande och rättegång
251 s 1956

XIV *Ake Malmström*
Föräldrarätt
192 s 3:e tr 1969

XV *Per Olof Ekelöf*
Rättegång I
158 s 4:e uppl 1974

XVI *Nils Regner*
Svensk juridisk litteratur
642 s 1957

XVII *Nils Herlitz*
Nordisk offentlig rätt I
111 s 1958

XVIII *Nils Herlitz*
Nordisk offentlig rätt II
222 s 1958

XIX *Per Olof Ekelöf*
Rättegång II
184 s 4:e uppl 1974

XX *Hjalmar Karlgren*
Säkerhetsöverlåtelse
238 s 1959

XXI *Folke Schmidt*
Tjänsteavtalet
Nyskriven uppl 1968
229 s 2:a tr 1970

XXII *Ivar Agge*
Straffrättens allmänna del I
176 s 4:e uppl 1970

XXIII *Hjalmar Karlgren*
Kutym och rättsregel
112 s 1960

XXIV *Karl Olivecrona*
Rätt och dom
352 s 2:a uppl 1966

XXV *Lennart Vahlén*
Avtal och tolkning
329 s 2:a tr 1966

XXVI *Ole Westerberg*
Skatter, avgifter och pålagor
363 s 1961

XXVII *Per Olof Ekelöf*
Rättegång III
210 s 3:e uppl 1970

XXVIII *Seve Ljungman-
Per Stjernquist*
Den rättsliga kontrollen
över mark och vatten I
202 s 5:e uppl 1970

XXIX *Kurt Grönfors*
Ställningsfullmakt och
bulvanskap
397 s 1961

XXX *Ivar Agge*
Straffrättens allmänna del II
186 s 3:e tr 1968

XXXI *Sigurd Dennemark*
Om svensk domstols behörig-
het i internationellt förmögen-
hetsrättsliga mål
376 s 1961

XXXII *Lars Welamson*
Konkursrätt
846 s 1961

XXXIII *Hilding Eek*
Internationell privaträtt
279 s 2:a uppl 1967

XXXIV *Seve Ljungman-
Per Stjernquist*
Den rättsliga kontrollen
över mark och vatten II
152 s 3:e uppl 1968

XXXV *Per Olof Bolding*
Skiljedom
251 s 1962

XXXVI *Nils Herlitz*
Nordisk offentlig rätt III
831 s 1963

XXXVII *Folke Schmidt*
Äktenskapsrätt
208 s 5:e uppl 1974

XXXVIII *Per Olof Ekelöf*
Rättegång IV
182 s 3:e uppl 1973

XXXIX *Axel Adlercreutz*
Arbetsagarbegreppet
499 s 1964

XL *Ivar Agge*
Straffrättens allmänna del III
119 s 3:e tr 1970

XLI *Lars Welamson*
Konkurs
198 s 4:e uppl 1974

XLII *Hjalmar Karlgren*
Passivitet
247 s 1965

XLIII *Peter Westerlind*
Studier över tomträtts-
institutet I
529 s 1965

XLIV *Lennart Vahlén*
Fastighetsköp
250 s 2:a uppl 3:e tr 1971

XLV *Ake Hassler*
Skiljeförfarande
218 s 1966