

LARS GORTON

Penningvärdeförändring  
och  
partsdisposition



SJÖRÄTTSFÖRENINGEN I GÖTEBORG  
SKRIFTER 54  
GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

## Gothenburg Maritime Law Association

Publications 1—42 published in co-operation with the  
Gothenburg School of Economics and Business Administration

1. Gram, P.: Linjekonossementene trenger revisjon. (1948:1)
2. Brækhus, S.: Ishindringer ved reisebefraktning. (1949:3)
3. Hagbergh, E.: Några spörsmål angående konossement i linjefarten. (1950:1)
4. Fogelklou, L.: Om fartygsinteckning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor. (1950:2)
5. Bomgren, G.: Konossementskonvention och konossementslag. (1951:1)
6. Vinge, K.-A.: Om kvarstad i civila mål. (1951:2)
7. Miller, C. T.: Some questions of maritime law now before the Comité maritime international. (1951:3)
8. Devlin, P.: The English rules on choice of law with reference to maritime contracts (charterparties and bills of lading). (1952:1)
9. Flöystad, E.: Protection and indemnity. (1953:1)
10. Brækhus, S.: Rederens husbondsansvar. (1953:2)
11. Dover, V.: The practical application in Britain of fundamental marine insurance principles. (1954:3)
12. Offerhaus, J.: Carriers liability under uniform Hague rules law. (1955:2)
13. Rein, A.: Sjöforklaringer. (1956:3)
14. Pineus, K.: Ny svensk sjöförsäkringsplan. (1957:3)
15. Hagberg, L.: Scancon-certepartiet, tillblivelse och innehåll. (1958:1)
16. Grönfors, K.: Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion. (1959:2)
17. Griggs, J.P.R.: Frustration in relation to contracts of affreightment. (1959:3)
18. Moore, J.C.: Liability of stevedores for cargo damage under United States and British Law. (1961:2)
19. Röhreke, H.G.: The formal and the material concept of flag equality. (1961:4)
20. Tibergh, H.: The claim for demurrage. (1962:1)
21. Selvig, E.: Erstatningsberegningen ved lasteskader. (1962:2)
22. Tibergh, H.: Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. (1962:5)
23. Dover, V.: Uniformity in marine insurance policy forms and clauses. (1963:1)
24. Grönfors, K. & Hagberg, L.: De nordiska speditionsvillkoren. (1963:3)
25. Asser, J.: Maritime liens and mortgages in the conflict of laws. (1963:5)
26. Hilding, M.: Om bevisning vid lossning av sjötransporterat gods. (1964:4)
27. Schmitthoff, C. M.: The unification of the law of international trade. (1964:5)
28. Sandström, J.: Abrogation of the maritime lien for master's contracts. (1965:4)
29. Pineus, K.: Limited liability in collision cases. (1965:5)
30. Nordström, E.: Folkrättsliga aspekter på kontroll av linjekonferenser. (1965:6)
31. Six lectures on the Hague rules. Ed. by K. Grönfors. (1967:3)
32. Lødrup, P.: Hovercraft — fågel eller fisk? (1967:5)

# Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från [juridikbok.se](http://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>



Professor Knut Rodhe  
med bifog. fr  
J. an G.

*Penningvärdeförändring  
och  
partsdisposition*





HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM  
BIBLIOTEKET



10 0078075 3

LARS GORTON

# Penningvärdeförändring och partsdisposition



SJÖRÄTTSFÖRENINGEN I GÖTEBORG  
SKRIFTER 54  
GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

AKADEMIFÖRLAGET – GOTHENBURG

SCANDINAVIAN UNIVERSITY BOOKS

*Denmark:* MUNKSGAARD, Copenhagen

*Norway:* UNIVERSITETSFORLAGET, Oslo, Bergen, Tromsø

*Sweden:* ESSELTE STUDIUM, Stockholm, Gothenburg, Lund

*Tryckt med bidrag från*

*Torsten och Ragnar Söderbergs stiftelser*

ISBN 91-24-15646-9

© 1975 Lars Gorton

PRINTED IN SWEDEN BY  
TULLBERGS, KLIPPAN, 1975

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Inledning                                                         | 7   |
| 2. Allmänna rättsliga ramar                                          | 11  |
| 2.1 Internationell, offentligrättslig reglering                      | 11  |
| 2.2 Privaträttslig reglering                                         | 13  |
| 3. Något om de olika privaträttsliga frågeställningarna              | 16  |
| 3.1 Betalning av en skuld                                            | 16  |
| 3.2 "Ekonomisk force majeure" och jämkning av kontrakt               | 17  |
| 3.3 Möjligheterna att motverka effekten av nominalism                | 26  |
| 3.4 Rättspraxis som illustrerar problem i samband med kostnadsökning | 27  |
| 3.5 Betalningen av en skuld och valutakursförändringar               | 31  |
| 4. Valutaskydd och inflationsskydd ur partssynpunkt                  | 44  |
| 4.1 Allmänt                                                          | 44  |
| 4.2 Olika alternativ för parterna rörande valutaskyddet              | 50  |
| 4.2.1 Icke-kontraktuella åtgärder                                    | 50  |
| 4.2.2 Terminsaffärer                                                 | 51  |
| 4.2.3 Valutakurs och avtalsskrivaren                                 | 52  |
| 4.3 Kostnadökning                                                    | 74  |
| 4.3.1 Inflationsskyddande klausuler                                  | 74  |
| Varvskontrakt                                                        | 75  |
| Kontrakt avseende leverans av flygplan                               | 81  |
| Hyresavtal                                                           | 87  |
| Entreprenadavtal                                                     | 89  |
| Entreprenadavtal (oljeborring)                                       | 94  |
| Befraktningsavtal                                                    | 98  |
| Några andra transporttjänster                                        | 105 |
| Olika leveransbestämmelser                                           | 106 |
| Köp- och fraktavtal                                                  | 119 |
| 4.3.2 Exempel på dispyter                                            | 123 |
| 4.3.3 Bunkersklausuler                                               | 133 |
| 4.4 Prishöjningsklausuler och konsumenträtt                          | 142 |
| 5. Avslutande synpunkter                                             | 149 |
| Litteratur                                                           | 165 |

Denna skrift baserar sig på en p.m., som diskuterats vid Sjörrättsseminariet i Göteborg i juni 1975. Ett särskilt tack vill jag rikta till dem, som därvid gav mig värdefulla råd och synpunkter samt till alla dem som välvilligt ställt klausulmaterial till förfogande.

## 1. INLEDNING

Sedan ett avtal slutits om en framtida prestation kan marknadsvärdet för denna prestation komma att förändras. Risken för en sådan fluktuation ligger vanligen på båda parter, på så sätt att gäldenären bär risken för en nedgång i värdet på förpliktelsen, medan borgenären inte utan vidare befrias från sin prestationsskyldighet på avtalade villkor beroende på att betydande värde- eller kostnadsstegring ägt rum beträffande hans åligganden. En sådan förändring innebär normalt knappast att prestationen blir omöjlig att fullgöra. En nedgång i värdet på förpliktelsen gör det lättare för borgenären att prestera, medan det innebär motsvarande försvåring för gäldenären. En ökning av värdet på prestationen betyder att det blir svårare för borgenären att prestera, då han nu kanske blir tvungen att betala mer för arbetskostnader, material etc. Denna bild förändras inte men kan påverkas av parternas resp. möjligheter att övervältra sina kostnader.

I normalfallet hinner värdeförändringarna mellan kontrakts- och fullgörandetidpunkten inte bli alltför stora. Men situationer kan inträffa där förändringarna blir både betydande, hastiga och oförutsebara. Exempel på sådana situationer är att penningvärdet faller p.g.a. oanad inflation eller beroende på att landet blivit krigshärjat.

När två parter träffar avtal utgår de vanligen från en "rimlig" grad av stabilitet i värdet på de pengar som gäldenären skall betala. Långivaren, säljaren etc. brukar inte avsiktligt påta sig risken för en stor nedgång i det allmänna penningvärdet eller i en speciell valuta. Under vissa perioder har sådan stabilitet funnits. Även då har det emellertid varit vanligt med vissa smärre förändringar i det allmänna penningvärdet eller i valutarelationer.

Det är naturligt att sådana penningvärdeförändringar kan bero på exempelvis avsiktliga extraordinära åtgärder från en regering i en krissituation eller av regeringens av olika orsaker föranledda oförmåga att handskas med en ekonomisk situation. Men även i ett längre perspektiv kan penningvärdeurholkningen förekomma som planerad eller åtminstone inkalkylerad. Det är givet att kontraktsparternas bedömningsgrund måste bli

annorlunda om ett långvarigt avtal skall träffas än då det rör sig om en begränsad kontraktstidsperiod.

Inte minst under de senaste 10 åren har åter problem, som sammanhänger med penningvärdeförändringar, kommit att aktualiseras på ett sätt, som under vissa perioder varit mindre vanligt. Dessa problem sammanhänger med den ekonomiska utvecklingen och i synnerhet med penningvärdets instabilitet, som åter kommit att få allt större betydelse även för avtalsskrivaren.<sup>1</sup> Förändringen har tagit sig uttryck i såväl bristande stabilitet på valutamarknaden som oanad inflation i de högindustrialiserade "västländerna".<sup>2</sup> Dessa båda effekter har i och för sig likartad grund även om uttrycksformerna kan skilja en del.<sup>3</sup> Kontraktsparter har under relativt lång tid vant sig vid tämligen stabila valutaförhållanden och en jämförelsevis måttlig inflation.<sup>4</sup> Förändringarna beträffande dessa faktorer har lett till

<sup>1</sup> Vid läsning av Rodhes föredrag "Om jämkning av kontrakt på grund av ändrade förhållanden", NJMF 1951, får man ett intryck av, att de "normala" tider som rådde före första världskriget egentligen aldrig kommit tillbaka. Jfr *Wilhelmsson* s. 150. För att få ett visst historiskt perspektiv på hithörande problem se bl.a. artiklar i *Ekonomisk Revy* 1944 s. 47 ff., 1947 s. 67 ff., 1948 s. 56 ff. och s. 271 ff. samt 1955 s. 486 ff. Jfr även *Johnson*, *Inflation and world trade* s. 9 ff.

En utgångspunkt för föreliggande uppsats kan tas i *Stöckers* och *Vollerts* artiklar. För en historisk jämförelse se även *Dawson & Cooper*, s. 706 ff. och 852 ff. och *Watkins*, s. 153 ff.

<sup>2</sup> Dessa problem har regelbundet belysts i fackpressen, och jag vill här endast summariskt hänvisa till *Ekonomisk Revy* nr 9, 1974, där inflationsfrågor behandlas samt bl.a. *Törnqvist*, s. 25 ff., där valutafrågor tas upp. I övrigt kan exempelvis också hänvisas till *World Survey of inflation*, *Walters*, s. 9 ff. och *Kern*, s. 11 ff. De socialistiska länderna anser sig sakna inflationsproblem bl.a. då förekommande prisstegringar planeras. I vissa utvecklingsländer uppgår å andra sidan inflationen till flera hundra procent.

Trots OECD:s prognos om minskande inflation kan någon avgörande ljusning beträffande dessa problem fortfarande knappast skönjas, jfr *Seatrade*, Febr. 1975, s. 9 (*Freight rates: now inflation takes its toll*) och s. 17 (*German owners rocked by falling dollar rate*).

<sup>3</sup> I ett stort antal artiklar har det funktionella sambandet mellan valuta- och inflationsproblemen påpekats bland annat på så sätt att en väg att påverka inflationen vore att få till stånd "floating exchange rates", se t.ex. *Johnson*, s. 18 ff. Jfr NHT 1 juli 1975 s. 1. En allmän hänvisning kan också göras till *Uggla*, s. 19, där bl.a. sägs: "Anledningarna till att myndigheter i enskilda länder får alltmera urholkade kontrollmöjligheter beträffande de internationella kapitalrörelserna kan sammanfattas med

- a) produktionsapparaters internationalisering,
- b) framväxten av en internationell kreditmarknad i eurovalutor,
- c) handelskreditgivningens tillväxt i snabbare takt än utrikeshandeln."

Se också *Hedborg*. Jfr bl.a. *Levinson*, *Einzig* och *Eitman & Stonehill*.

<sup>4</sup> "Västvärldens" ekonomiska system har åtminstone efter 1945 baserat sig på en "godtagbar" inflationstakt. Som illustration till frågeställningen kan nämnas, att i dagspressen

en motsvarande annorlunda situation för kontraktsskrivaren, som rekommenderas att ta vederbörlig hänsyn också till dessa förändrade parametrar. Oavsett om det gäller relationen säljare-köpare, långgivare-låntagare, tillverkare-beställare eller någon annan tvingas parterna att ta hänsyn till dessa förhållanden i sina förhandlingar. Ovanan vid problemen har lett till svårigheter att från början möta alla de spörsmål som kunde tänkas uppkomma, och det har också visat sig svårt att konstruera kontraktsklausuler som i alla situationer fyller sitt syfte.<sup>5</sup>

Avtalsparter har m.a.o. i allt högre grad blivit intresserade av i vad mån inflation resp. valutafluktuationer kan tänkas inverka på deras positioner i förhandlingarna.<sup>6</sup> Aktuella klausuler måste givetvis avpassas efter den förhärskande situationen, och med tanke på den effekt parterna söker skydda sig mot. Naturligt nog blir problemen störst vid transaktioner mellan två eller flera länder, då båda aspekterna blir direkt betydelsefulla.

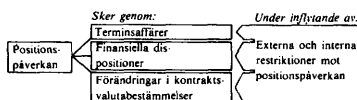
Vad gäller valutafrågan kan parterna försöka skydda sig på flera olika sätt. De kan använda en valuta som båda utnyttjar i sin normala verksamhet, varmed givetvis en riskfördelning uppnås. De kan använda en valuta, som anses vara stabil. Kontraktsvalutan kan vidare relateras till en annan valuta som anses stabil, till ett genomsnitt av vissa valutor eller till exempelvis guld. En lösning kan också vara att en terminsaffär genomförs.<sup>7</sup>

den 12 febr. 1975 (DN) meddelats, att Monark som första svenska bolag arbetat fram en "inflationbudget". Flera andra företag har senare gjort motsvarande. Samtidigt meddelades även, att OECD:s statistik för januari 1975 utvisade en lägre inflationstakt för de högindustrialiserade "västländerna" än vad som gällde vid motsvarande tid året innan. Detta är en tendens som därefter stått sig under 1975 utan att för den skull den tidigare som godtagbar, ansedda inflationstakten nåtts.

<sup>5</sup> Situationen är visserligen f.n. alls inte så genomgripande som den var efter första världskriget och de närmaste åren därefter, och de åtgärder som numera står myndigheterna till buds skiljer sig från den tidens. Erfarenheter som vunnits i tidigare krissituationer kan därför knappast omedelbart tillämpas på dagens problem. Dock skulle en större undersökning vara intressant, om hur kontraktsskrivaren i olika situationer sökt komma tillrätta med aktuella problem av hithörande art.

<sup>6</sup> Givetvis har båda fenomenen i och för sig länge varit välkända i kontrakt som löper på längre tid, t.ex. entreprenadkontrakt, transportkontrakt m.m. Jfr exempelvis *Pisar*, s. 39.

<sup>7</sup> Bl.a. *Helland*. Jfr även bl.a. förfarandet i samband med s.k. "multicurrency"-lån. *Uggla*, s. 7 har grafiskt illustrerat tre medel för företagens positionspåverkan och restriktioner mot deras användning.



Även beträffande inflationsskyddet kan parterna i och för sig försöka uppnå ett visst skydd genom att anknyta till en som stabil ansedd valuta eller guld etc. Men basproblemet är i detta fall i allmänhet snarare att ena parten önskar skydda sig mot att den betalning han skall ha urholkas genom penningvärdeförsämring. Det kan vara oförmånligt att bestämma ett fast kontraktspris, och en referens till vissa kostnadsstegringar är ofta lämplig.<sup>8</sup> Skandinaviska domstolar har varit tämligen njugga med att tillåta jämkning av kontrakt, om en särskild klausul härom saknas. Sådana klausuler kan vara utformade på ett otal olika sätt beroende på omständigheterna under vilka de formulerats och med tanke på vad de avsetts skydda eller förhindra. Klausulen kan vara av "självrisktyp" eller "franchisetyp", den kan vara utformad som en "katastrofklausul" eller "hardshipklausul". Den kan också vara utformad som en allmän "inflationssklausul", "eskalationsklausul" eller "indexklausul" m.m. Den kan utformas så att vissa bestämda förändringar skall leda antingen till automatiska justeringar eller endast utgöra en förhandlingsanledning; parterna kan anknyta till konsumtionsprisindex, löneindex inom en viss bransch, råvaruprisindex<sup>9</sup>, men man kan också anknyta till en särskilt kostnadskrävande faktor, som t.ex. bunkerspris vid transporter. Det beror alltså på en stor mängd faktorer hur en valutaskydds- eller inflationsskyddsklausul skall utformas (parter, bransch, konkurrenssituation, vad man önskar uppnå, framtidsbedömning etc.)

<sup>8</sup> Rodhe, Obligationsrätt, s. 100, 110. SOU 1974:83 s. 164 ff.

<sup>9</sup> Jfr *Dunkman*, s. 31 ff. Se också *Dawson & Coultrap*, s. 685 ff.

## 2. ALLMÄNNA RÄTTSLIGA RAMAR

### 2.1. *Internationell, "offentligrättslig" reglering*

Den aktuella regleringen beror i första hand på olika ekonomiska och politiska faktorer. Den nationella ekonomiska politiken medför skiftande kortfristiga och mera permanenta regler. Handeln med gods och tjänster mellan olika länder ger också upphov till handel med valuta. Ökande världshandel och internationell investeringsverksamhet, eurovalutor (det främsta exemplet är eurodollar, dvs. amerikanska dollar som är i omlopp i Europa)<sup>10</sup>, fluktuerande valutareserver och kapitalströmmar etc. har lett till allt mer omfattande arbetsuppgifter för banker och andra finansieringsinrättningar. Världens valutareserver i olika centralbanker räknas i hundratala miljarder kronor. Förbundsrepubliken Tyskland hade exempelvis hösten 1974 en valutareserv på över 100 miljarder kronor, medan den svenska reserven våren 1975 uppgick till omkring 9 miljarder kronor.

En exportör som erhåller betalning i utländsk valuta och en importör, som betalar i en utländsk valuta reglerar normalt sina valutabehov genom en affärsbank. Bankerna anger till sina kunder ett pris till vilket de är beredda att köpa resp. sälja olika valutor. Sådana transaktioner kan vara av "spot"-typ (omedelbar leverans) eller av "terminstyp" (med leverans på en framtida, särskilt angiven dag).

Guldet har under lång tid varit den stabiliserande faktor som man ansett sig kunna förlita sig på både vad gäller inflationsskydd och förhållandet mellan olika valutor. Guldet har varit grunden för de valutapolitiska överenskommelser som varit i kraft under 1900-talet, men på senare år har åter diskussionen uppkommit om guldets lämplighet som stabilisator, varvid bl.a. företeelser av typ "Special drawing rights" (SDR) och olika slags produktionsindex framförts som alternativ.<sup>11</sup> Guldet har också varit

<sup>10</sup> Se bl.a. *Einzig*, Jfr *Rosengren*, fr.a. s. 37 ff., *Lamfalussy*, s. 388 ff., *Törnqvist*, s. 123 ff. och *Thunholm*, s. 184 ff.

<sup>11</sup> Se t.ex. *Fahlström*, *Spero & Davids*, s. 13 ff., *Mann*, s. 31 ff., 530 f. och *Smith*, särskilt s. 225 ff. *Rosengren*, bl.a. s. 16 ff. Se även *Pattison*, s. 112 ff., *Schwark*, s. 607 ff. och *Morawitz*, s. 658 ff.

den gemensamma nämnaren i de internationella konventioner som innehåller regler om ansvarsbegränsning.<sup>12</sup> Man torde härvid ha åsyftat både uniformitet och inflationsskydd,<sup>13</sup> men utan att fler faktorer tas in i bilden torde det vara svårt att lyckas lösa mer än det ena problemet åt gången.

Även i enskilda eller offentliga avtal har guldets ofta använts som inflationssäkerhet, dock utan att den åsyftade säkerheten alltid uppnåtts i det konkreta fallet. I vissa länder är det förbjudet att använda sådana guld klausuler som "likare" i avtal, och i en del länder förbjuder man även index klausuler.<sup>14</sup>

I några fall arbetar man med index inom vissa områden som t.ex. gamla statslån, pensionsförhållanden, jordbruksreglering, vissa försäkringar, studiemedel etc., medan man i andra sammanhang hittills ej velat använda index som t.ex. i fråga om banklån i allmänhet och skatter.<sup>15</sup> I Brasilien synes indexregleringen vara allmänt utbredd till vilken dock kopplats en rigorös lönepolitik.<sup>16</sup>

Beträffande index torde man således f.n. kunna konstatera, att det ej finns något generellt förbud utom i vissa länder mot att tillämpa dylika klausuler, men å andra sidan torde ej heller generellt ha införts någon indexreglering.<sup>17</sup> Naturligtvis har de enskilda ländernas ekonomiska politik den avgörande betydelsen i detta sammanhang. Självfallet måste då också beaktas, att utrymmet för helt självständigt handlande numera är begränsat på grund av den omfattande utrikeshandeln och de många bilaterala och multilateral handelsavtal denna lett till.<sup>18</sup>

Den kredit- och räntepolitik som förs har stor direkt och indirekt

<sup>12</sup> Se bl.a. *Hagberg, Arcari* och *First results* men också *Herler*, s. 126 ff. Jfr även ND 1941 s. 209 och ND 1952 s. 164.

<sup>13</sup> *Hagberg*, s. 14.

<sup>14</sup> Så lär förhållandet vara exempelvis i Finland och Schweiz. Se *Sellberg*, s. 457 och *Leser*, s. 175 ff. Jfr bl.a. *Wilhelmsson*, s. 155. Vidare är meningarna delade om hur långtgående den amerikanska gold clause act är, jfr bl.a. *Dawson*, s. 647 ff. I svensk rätt gäller numera beträffande bostadslägenheter ett förbud mot index klausuler, se Prop. 1973:23 s. 115. Jfr även KO:s åtgärder vad gäller prishöjningsreservationer.

<sup>15</sup> Jfr bl.a. *Mann*, s. 143 ff. och *Bankerna och inflationen*, s. 466. *Ståhl*, s. 13 ff. behandlar också frågan om indexlån. Jfr också *Vinding Kruse*, s. 4 ff. och *Holmsén*.

<sup>16</sup> *Dahl*, s. 461 ff. På s. 465 understryks, att den redan skeva inkomstfördelningen härigenom ökats ännu mer, vilket gör, att systemet knappast väckt entusiasm i andra länder.

<sup>17</sup> För en ingående översikt över indexfrågan se SOU 1964:1 och 2.

<sup>18</sup> Bl.a. *Rosengren*, s. 106 ff.

betydelse. Prisstopsregler kan få betydelse och av intresse är naturligtvis även moratoriereglerna.<sup>19</sup>

En annan viktig faktor är givetvis valutalagstiftningen.<sup>20</sup> Nu gällande svenska valutabestämmelser, som handhas av Riksbanken innehåller relativt detaljerade regler om överföring av valuta till och från Sverige. Affärsbankerna, Postbanken samt Stockholms Sparbank jämte ytterligare någon sparbank har av Riksbanken utsetts till *valutabanker*, dvs. ombud för Riksbanken vid handläggande av betalningar som berörs av valuta-regleringen. Riksbanken har överlåtit åt valutabankerna att självständigt utföra *löpande betalningar*, dvs sådana betalningar som har normal, kommersiell bakgrund eller anknytning samt vissa, särskilt angivna betalningar av kapitalkaraktär. Till dessa senare räknas bl.a. varubetalningar, arvoden, royalties, licensavgifter, utdelningar och räntor. Vissa undantag gäller emellertid för förskottsbetalningar vid import.

Vidare har valutabankerna rätt att sälja resevaluta till resp. köpa resevaluta från utlandsresenärer.

Som ett undantag från det principiella förbudet att utföra respektive införa betalningsmedel har Riksbanken även gett valutabankerna möjlighet att under vissa förutsättningar utfärda checkar att användas för kommersiella betalningar och köpa från utlandet mottagna checkar med kommersiell bakgrund.

Riksbankens tillstånd fordras för *kapitalöverföringar*, men för kortfristiga kommersiella krediter krävs inget tillstånd om villkoren överensstämmer med i branschen rådande praxis.

I princip skall bl.a. inköpsanmälan lämnas till banken om en importbetalning överstiger 5.000 kr eller motvärdet därav i annan valuta, medan för exportlikvid det normalt ej krävs någon försäljningsanmälan.

## 2.2. Privaträttslig reglering

En förändring av penningvärdet kan få civilrättslig betydelse ur flera olika synvinklar. Problemen kan hänföras till olika skeden och beror också på om man ser dem från borgenärens eller gäldenärens utgångspunkt.

En grupp problem hänför sig till frågan när, var och hur en skuld

<sup>19</sup> Lag av 3 maj 1940 ang. förordnande om anstånd med betalning av gäld m.m. (moratorielag).

<sup>20</sup> Jfr särskilt *Hjerner*, s. 1 ff., *Lindahl*, s. 251 ff. och *Rosengren*, s. 130 ff.

skall betalas, inkl. i vilken valuta detta skall ske. Till dessa problem kommer vidare sådana som sammanhänger med konsekvenserna av att betalning ej sker i rätt tid och hur dröjsmålsränta bestäms.

En annan grupp av problem har samband med frågan, huruvida borgenären kan befrias från sin prestationsskyldighet vid betydande kostnadsstegringar eller ofördelaktiga valutafluktuationer, eller gäldenären kan befrias från att fullgöra sin del av avtalet vid avsevärda prisfall eller motsvarande ofördelaktiga valutakursförändringar. I stället för befrielse från prestationsskyldigheten kan man tänka sig att en modifiering framtingas vid fullgörande av avtalet som åtminstone i någon mån utjämnar en alltför snedvriden relation mellan parterna.

En tredje kategori — som f.ö. här är den mest centrala — rör frågan hur parterna på olika sätt kan tänkas skydda sig mot skilda slags penningvärdeförändringar. De klausuler som därvid formuleras kan givetvis ge upphov till tolkningsproblem.

En annan i sammanhanget viktig men svårfångad aspekt gäller hur affärsmässiga överväganden kan inverka på den juridiska bedömningen. Härvid finns naturligt nog inget generellt svar, men beaktas måste, att parterna i många fall föredrar "icke-juridiska" lösningar av kompromiss- eller styrkekaraktär (en strikt juridisk lösning bedöms ofta som orimlig med tanke på den affärsmässiga relationen mellan parterna, kanske framstår utredningen för en juridisk lösning som kostsam och tidsödande etc.). Ofta har dock den juridiska bedömningen betydelse för den "affärsmässiga" lösningen.

Dessa olika problemkomplex bedöms på något varierande sätt i olika rättsordningar. Detta gäller både frågor som rör var skulden skall betalas, huruvida dröjsmålsränta skall utgå, bedömningen av "ekonomisk force majeure" och tolkningen av klausuler som rör penningvärdeförändringar.

De olika juridiska teorier och konstruktioner som utvecklats i olika länder leder till något varierande lösningar på problemen, men de gemensamma kommersiella utgångslägen som finns inom åtminstone vissa ekonomisk-geografiska områden har dämpat skillnaderna. Vad gäller frågan om tolkningen av "penningvärdeklausuler" är detta naturligtvis ett generellt avtalstolkningsproblem, i och för sig inom ett begränsat område, varvid allmänna tolkningsregler måste användas.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Uppmärksamhet kan i sammanhanget också fästas vid transportklausulen "c.i.f. and e" (cost, insurance, freight and exchange). Uttrycket "exchange" är tvetydigt; den vanligaste tolkningen innebär, att vissa bankkostnader härvid är inkluderade i priset, men den tolk-

Min avsikt är på inget sätt att göra en djupare, komparativ analys av dessa olika frågeställningar, men ett försök skall göras att belysa problemkomplexen med exempel från vissa rättsordningar samt att presentera ett antal klausuler. Sikte tas i första hand till förhållandena inom varvs- och rederinäring.

ningen finns också, att uttrycket avser att priset inte skall påverkas av valutakursfluktuationer. Även klausulen "c.i.f. and c.i" förekommer, där de sista bokstäverna står för "commission and interest".

### 3. NÅGOT OM DE OLIKA PRIVATRÄTTSLIGA FRÅGESTÄLLNINGARNA

#### 3.1. *Betalningen av en skuld*

Köplagen innehåller ej något direkt stadgande om var köpeskillingen skall erläggas, men utgångspunkten är enl. 5 § att godset avlämnas hos säljaren samt att prestationer utväxlas Zug-um-Zug.

I Skuldebrevslagen 3 § stadgas:

”Är ej bestämt var betalningen skall erläggas, varde den fullgjord i borgenärens bostad. Driver han handel eller annan rörelse, skall betalningen fullgöras i affärslokalen. Flyttar borgenären från ett land till ett annat, eller övergår fordringen till borgenär i annat land, skall betalningen likväl erläggas å den ort som förut var betalningsort.”

Denna princip fastslår det förhållande som doktrinen även dessförinnan ansåg råda och överensstämmer också med förhållandena i flera länder.<sup>22</sup>

En skuld skall betalas i överensstämmelse med avtalet. Har ingen förfallotid avtalats skall skulden betalas vid anfordran.<sup>23</sup> Konsekvenserna av för sen betalning är enligt HB 9:10 att dröjsmålsränta skall erläggas.<sup>24</sup> Dröjsmålsränta kan på så sätt ses som av lagstiftaren bestämt pris för icke avtalad kredit.

De nya, svenska reglerna om dröjsmålsränta är något mera varierade än tidigare bestämmelse och kan väl i någon mån sägas ha anpassat räntesatsen till marknadsräntan. Olika rättssystem bedömer på olika sätt frågan om dröjsmålsränta i avsaknad av särskilt avtal.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Jfr *Almén*, bl.a. s. 101 ff. Så är fallet i England, USA, Schweiz, Holland, Italien, Grekland och Ungern, medan i Frankrike, Belgien och Västtyskland utgångspunkten är att betalning sker på gäldenärens ort. *Mann*, s. 205 och 206, jfr *Nussbaum*, s. 225.

<sup>23</sup> Se bl.a. *Almén*, s. 124 ff.

<sup>24</sup> Jfr SOU 1974:28, Förslag till Räntelag, jfr Prop. 1975:102.

<sup>25</sup> SOU 1974:28 s. 63 ff. Jfr beträffande Norge *Krüger*, *Rentetap*, s. 195 f. I engelsk rätt är utgångspunkten exempelvis, att ingen särskild dröjsmålsränta utgår i avsaknad av avtal annat än i undantagsfall, jfr bl.a. *Chitty*, s. 514 ff. Se vidare *Nussbaum*, s. 233 ff.

Köplagen utgår från vissa konsekvenser av felaktiga prestationer, som hävning, utkrävande av prestation, skadestånd (och i 42 § prisavdrag). Enl. 28 § riskerar gäldenären (köparen) motsvarande sanktioner som säljaren, men utgångspunkten torde härvid vara, att dröjsmålsränta utgör den ersättning som kan utgå vid försenad betalning. ”Vad han (säljaren) teoretiskt skulle kunna fordra ersättning för vore, att köpeskillingen då den erlades hade mindre värde än då den bort erläggas. Huru härmed än må förhålla sig från nationalekonomisk synpunkt, hava dock dylika förändringar i penningvärdet i regel icke någon betydelse för det privaträttsliga förhållandet mellan köpare och säljare.”<sup>26</sup> I allmänhet saknar säljaren, då han inte häver, rätt till skadestånd utöver dröjsmålsräntan. Till frågan om kursförändring i detta sammanhang återkommer jag nedan.

### 3.2. ”*Ekonomisk force majeure*” och jämkning av kontrakt.

Beträffande prestationsomöjlighet saknar svensk rätt någon allmän bestämmelse.<sup>27</sup> Existerande lagregler synes i huvudsak ha gått ut på att utebliven prestation vid omöjlighet att prestera inte kan leda till någon sanktion för kontraktsbrott, men därutöver finns vissa smärre möjligheter för rättstillämparen att jämka ett avtal.<sup>28</sup> En princip som är väl förankrad är naturligt nog, att ingen bör åläggas att fullgöra en prestation på en ort där detta är lagstridigt.<sup>29</sup>

Den allt större betydelse som valutaförändring och inflation under senare år fått för avtalsskrivaren är viktig även i detta sammanhang. En valutaförändring eller kraftig inflation kan kullkasta uppgjorda kalkyler så att ett kontrakt som tidigare var tämligen gott därefter medför förlust. För den som drabbas av händelsen kan det första spørsmålet bli i vad mån han har rätt och möjlighet att häva avtalet eller i varje fall kräva en modifiering av det. Men även om detta är det viktigaste problemet för affärsmannen i

<sup>26</sup> *Almén*, s. 428 not 31. Jfr *Hellner*, s. 121 ff. Jfr SKL 6 §. ”Är i skuldebrev ränta utfäst, skall den, där betalningstiden försittes, utgå efter ena handa grund som före förfallodagen. Är ränta ej utfäst, gälle i fråga om skyldighet att den giva vad i 9 kap. 10 § handelsbalken sägs.”

<sup>27</sup> *Rodhe*, s. 348. *Hjerner*, s. 558 ff. talar om faktisk omöjlighet att fullgöra en prestation resp. en rättslig omöjlighet.

<sup>28</sup> *Rodhe*, Jämkning, och *Rodhe*, s. 711 ff. Jfr också översikten hos *Ramberg*, s. 141 ff. Se även SOU 1974:83, s. 41 ff.

<sup>29</sup> *Hjerner*, s. 597 ff.

samband med valutaförändringar, vållas juristen mindre problem härav eftersom den klara huvudregeln är att avtal skall hållas.<sup>30</sup> En utgångspunkt är också att parterna i vissa rättssystem kan bestämma i vilken valuta betalning skall erläggas.<sup>31</sup> Följden av utgångspunkten kan i den enskilda situationen förefalla orimlig och orättfärdig i synnerhet om förlusten för ena parten motsvaras av en vinst för den andra. Men huvudregeln torde vara klar och odiskutabel både i skandinavisk och engelsk-amerikansk rätt.<sup>32</sup> Om avtalet inte innehåller någon uttrycklig bestämmelse kan ändå en viss modifiering av avtalsbestämmelserna tänkas ske på grund av de korrektiv som rättstillämparen kan medge genom olika doktriner som *force majeure*, objektiv omöjlighet, bristande förutsättningar, obehörig vinst, "tro och heder", "oskälighet" etc.<sup>33</sup> Enligt skandinaviska tolkningsregler måste man härvid ta hänsyn till alla omständigheter och det bakomliggande förhållandet i samband med avtalsingåendet, medan efter engelsk rätt det kan bli besvärligare att åberopa omständigheter som inte framgår av själva kontraktet.

Man torde med en viss generalisering kunna säga, att en part före första världskriget endast kunde anföra fysisk eller juridisk omöjlighet som skäl för att slippa prestera utan att göra sig skyldig till kontraktsbrott. De ekonomiska, politiska och sociala kriser som följde i krigets spår ledde även till vissa privaträttsliga förändringar. Den efterkrigsinflation, som

<sup>30</sup> Den generalklausul som föreslås införd som § 36 i AvtL kan synas tämligen långtgående men om den skulle bli lag beror dess tillämpning på domstolarna:

"Är bestämmelse i avtal eller tillämpning därav i visst fall med hänsyn till avtalets övriga innehåll, vad som förekommit vid avtalets tillkomst, senare inträffade förhållanden samt omständigheterna i övrigt att anse som otillbörlig, får bestämmelsen jämkas eller lämnas utan avseende. Vid prövningen skall särskild hänsyn tagas till om part är konsument eller intager annan liknande ställning gentemot andra parten.

Har bestämmelse som avses i första stycket sådan betydelse för avtalsförhållandet, att det icke skäligen kan fordras att avtalet i övrigt skall gälla med oförändrat innehåll, får avtalet även i annat hänseende jämkas eller lämnas utan avseende.

Första och andra styckena äger motsvarande tillämpning i fråga om andra rättshandlingar än avtal."

<sup>31</sup> Ang. den valoristiska resp. den nominalistiska principen se *Nial*, s. 694 ff. Jfr *Mann*, s. 73 ff. Se även *Vinding Kruse* fr.a. s. 13 ff. I sammanhanget kan också uppmärksammas principerna i JB och VL, att inteckning numera skall vara utfärdad i svenskt mynt och att varken inteckning eller växel får innehålla särskild bestämmelse om ränta. Däremot får räntebeloppet vara inbakat i handlingens belopp.

<sup>32</sup> *Lie*, s. 237.

<sup>33</sup> *Bernitz*, s. 34 ff.

drabbade fr.a. Tyskland hade också avsevärd betydelse i denna utveckling.<sup>34</sup> Vidare fick den franska doktrinen "imprévision" i administrativa kontrakt betydelse i utvecklingen. Inom privaträttsliga relationer av skilda slag kom en ny doktrin om omöjlighet att utvecklas, där krig, devalvering, social omstörtning och liknande faktorer blev centrala.<sup>35</sup> Utvecklingen av en doktrin om ekonomisk omöjlighet kom också så småningom att leda till ett krav på en jämningsregel vid oförutsebara förhållanden etc. samt om avtalssituationen kunde framstå som orimlig för den ena parten.<sup>36</sup>

I Nordisk Skipsrederforenings Medlemsblad s. 4422 refereras en skiljedom, som illustrerar norsk rätts inställning till möjligheterna för en revidering av ingångna kontraktsvillkor. Det rörde sig om bare-boat-certepartier ingångna vid en tidpunkt då US-dollar ansågs som en absolut solid valuta och då valutaklausuler användes relativt sällan. Nordisk Skipsrederforening ansåg sig ha möjlighet att dokumentera att förutsättningen för bare-boat-certepartierna var att hyran skulle täcka kapital- och ränteutgifter och att denna förutsättning var känd för befraktaren. Rederiet förlorade saken genom en enhällig dom, och skiljedomstolen baserade sig på att vid sådana långsiktiga kontrakt måste vardera parten ta tillvara sina intressen, och oavsett den förutsättning, som här förelåg, ansågs rederiet ligga närmast att bära risken.<sup>37</sup>

<sup>34</sup> *Friedmann*, s. 143 f. Jfr även *Wilhelmsson*, s. 152 och *Rashba*, s. 1 ff.

<sup>35</sup> *Watkins*, fr.a. s. 175 ff. Se även *Friedmann*, s. 144. Jfr bl.a. *Brunet*, s. 49 ff. I nordisk rätt har synsättet varit mindre snävt: "Denna synpunkt /de inskränkta orsakerna/ har knappast spelat någon större roll i nordisk rätt. Det är också tydligt, att både förutsättningsläran och principen om jämkning av uppenbart obilliga avtal i och för sig lämna rum för beaktande även av individuella svårigheter." *Rodhe*, Jämknings s. 24.

<sup>36</sup> "Frågan om jämkning av avtal på grund av ändrade förhållanden har i den hittillsvarande nordiska diskussionen haft ett så intimt samband med frågan om prestations omöjlighet att det är nödvändigt att inledningsvis behandla sistnämnda fråga för att därmed sätta in diskussionen i sitt rätta sammanhang." *Rodhe*, Jämknings s. 7. Se även *Portin*, s. 323 ff. Beträffande ekonomisk omöjlighet se *Almén*, bl.a. s. 288. *Rodhe*, s. 349 varnar dock för denna sammankoppling: "Denna sammankoppling, som skett med hjälp av begreppet *ekonomisk omöjlighet*, har visat sig olämplig. Problemet om rätt att på grund av ändrade förhållanden frånträda en förpliktelse eller påkalla jämkning av denna bör behandlas skilt från problemet om verkan av omöjlighet." Denna varning förtjänar allt beaktande. Att jag ändå valt att här diskutera problemen tillsammans beror på en önskan att framvisa de juridiska ramarna sedda ur avtalsskrivarens synvinkel.

<sup>37</sup> Nordisk Skipsrederforening kommenterar: "Det synes dermed helt klart at det fortsatt er et stykke igjen til det foreligger frustration av langsiktige inngåtte certepartier, og det er vanskelig å si hvor grensen går. Jo flere ugunstige faktorer som virker sammen vil imidlertid styrke rederiets stilling, selv om man nok i første omgang bør basere seg på å nå frem

Utgångspunkten är att en gäldenär endast är skadeståndsskyldig vid *dolus* eller *culpa*, en princip som dock i flera sammanhang har skärpts till ett strikt ansvar.<sup>38</sup> I vissa kvalificerade *casus-fall* har dock gäldenären fritagits från ansvar, varvid begreppen *force majeure* resp. objektiv omöjlighet kommit till användning. ”Måhända kommer man relativt nära den hos oss gängse uppfattningen om man kräver att det skall vara en utifrån kommande, omfattande och sällan inträffande tilldragelse, som medför ett oöverstigligt hinder för gäldenären att prestera.”<sup>39</sup>

”Vilka *casusfall* bli då kvar sedan man avskilt dem, där objektiv omöjlighet föreligger? Jo, i huvudsak följande:

- a) Gäldenären är okunnig om sin förpliktelse.
- b) Gäldenären kan ej prestera i brist på penningmedel.
- c) Gäldenärens uppfyllelseförutsättningar slår fel.

Godkänner man även vis major som befrielsegrund, avgå en del fall inom varje grupp.”<sup>40</sup>

Principen om att avtal skall hållas har bevarats med olika kraft i olika länder och något skiftande beroende på vilket rättsområde, som är berört.

Genom att använda begreppet omöjlighet sökte man i Tyskland lösa de här aktualiserade problemen, och det var också en väg som man kom att beträda i Sverige.<sup>41</sup>

Rodhe går häfter genom flera av de olika teorier som haft samband med hithörande frågor, alltifrån den romerskrättsliga maximen *clausula rebus sic stan-*

til en forhandlingsløsning. Her har vi da også i endel tilfelle assistert rederier hvor det har lyktes   få en justering av raten ved direkte forhandlinger med befrakterne. (Nr. 69605 L. Nr. 72921 L. Nr. 73562 L. Nr. 73411 L. Nr. 73795 L.)”

<sup>38</sup> Rodhe, *ibid.* KöpL 24   talar om ”krig, inf rs lf rbud eller därmed jämförlig händelse” och SKL talar i 7   om ”lagbud, avbrott i den allmänna samfärdseln eller liknande oöverstigligt hinder”. Jfr *Hjerner*, s. 587 ff.

<sup>39</sup> Rodhe, Jämkning [Stencil] s. 21 med hänvisning.

<sup>40</sup> Rodhe, Jämkning s. 12. Jfr  ven *Almén*, s. 278 f.

<sup>41</sup> Enligt *Almén*, s. 289 (se även hänvisning) krävs det ej ”att avtalets fullgörande skall vara logiskt otänkbart (absolut omöjligt). . . Juridiken  r eller borde åtminstone vara en praktisk vetenskap och dess om jlighetsbegrepp bör vara ett praktiskt, icke ett logiskt . . . icke blott då avtalets fullgörande är fysiskt omöjligt eller juridiskt otillåtet, utan även då fullgörandet skulle kräva ekonomiska uppoffringar som helt och hållet ligga utanför kontrahenternas förutsättningar”. Se  ven Rodhe, Jämkning s. 17: ”Då man en gång gjort detta medgivande, stod v gen i princip öppen att under beteckningen ekonomisk omöjlighet hänföra starka prisst gringar till de omständigheter som enligt 24   fritaga en säljare från skadeståndsskyldighet, en v g som domstolarna  cks , så småningom, ehuru med försiktighet beträdde.” Jfr *Friedmann*, s. 143 ff. Se  cks  *Corbin*, s. 399 ff.

*tibus*, alltså den tanken att ett avtal endast gäller under oförändrade förhållanden.<sup>42</sup> Denna utvecklades vidare i läran om bristande förutsättningar och den närbesläktade läran om *die Geschäftsgrundlage*.<sup>43</sup> I engelsk rätt har läran om *implied conditions*<sup>44</sup> haft stor betydelse för *the doctrine of frustration*. Vidare har här doktrinerna om obehörigt vinst resp. tro och heder spelat stor roll.<sup>45</sup>

Slutligen ger Rodhe i ett avsnitt som han kallar "De reella lösningarna"<sup>46</sup> en sammanfattning av rättspraxis och lagregler och försöker på så sätt formulera vissa allmänna principer. Som han också konstaterat är det svårt att uppnå en sådan generell beskrivning.

Under årens lopp har i olika sammanhang diskuterats nödvändigheten och önskvärdheten av någon lagregel rörande kostnadsstegringar.<sup>47</sup> Diskussionen har dels följt linjen, att säljarens prestationsskyldighet skulle upphöra vid stora penningvärdeförsämringar, dels att köparens betalningsskyldighet skulle kunna justeras uppåt genom en generalklausul i sådana situationer.<sup>48</sup>

Vid det 12:e nordiska juristmötet år 1922 behandlades ämnet "Betimegheden af lovregler angaaende lempning af kontrakter som paa grund af oførutsedte begivenheder falder særlig tyngende for den ene part" med den danske høiesteretssagfører Steglich-Petersen som referent. I sin presentation menade han, att det bara i enstaka kontraktsförhållanden finns behov av en lagregel som jämkar prestationsskyldigheten, att en sådan regel bör ha karaktären av en billighetsregel, men att det är tveksamt om en sådan regel verkligen har fördelar som är så påtagliga, att de uppväger dess nackdelar.<sup>49</sup>

De flesta diskussionsdeltagarna synes också ha intagit en negativ attityd till lagreglering av hithörande frågor. Bland andra argument framfördes, att det skulle vara svårt att avgränsa de kontraktsförhållanden för vilka regeln skulle gälla, vilka omständigheter som skulle konstituera relevant ökning

<sup>42</sup> Rodhe, s. 18 ff. Jfr bl.a. Ramberg, s. 141 ff.

<sup>43</sup> Jfr SOU 1974:83 s. 92.

<sup>44</sup> Id. s. 85 ff.

<sup>45</sup> Hellner. Jfr Bernitz, s. 35.

<sup>46</sup> Rodhe, Jämknings s. 31.

<sup>47</sup> Även om valutaoro och inflation under flera perioder återkommit i varierande grad kan orsakerna skifta. Efter andra världskriget uppkom inflation i en period av varuknapphet och penningbrist. Den nuvarande inflationen i industriländerna synes knappast ha upp-  
kommit i en sådan situation.

<sup>48</sup> Jfr bl.a. Taxell, s. 157 ff.

<sup>49</sup> Steglich-Petersen, s. 18 ff., 25.

av bördeökningen, att en billighetsregel förutsätter ett avgörande medan avtalet ännu är aktuellt vilket på grund av de tidsödande domstolsprocesserna sällan skulle bli fallet etc.

Det fanns emellertid också delegater som förespråkade en lagreglering, som i så fall borde utformas som en jämningsregel. Häre instämde bl.a. C.G. Björling, som menade, att en jämningsregel av ifrågavarande slag knappast skulle innebära en farlig nyhet i nordisk rätt.

Påpekas kan, att Steglich-Petersen under diskussionen medgav, att vissa praktiska behov torde finnas för en dylik lagregel, och att han inte ställde sig helt negativ till en sådan regel införd i avtalslagen eller som tillägg till denna.<sup>50</sup>

En mening av liknande innebörd framfördes fjorton år senare av lagrådet vid behandlingen av förslaget till skuldebrevslag.

Lagrådet yttrade om lagens 8 § bland annat att då paragrafen måste antagas få vidsträckt analogisk tillämpning, innebar den i själva verket ett upptagande i obligationsrätten av en allmän princip för domstolarna att åsidosätta villkor, vilkas tillämpning i det särskilda fallet befinnes vara otillbörliga. Lagrådet ifrågasatte därför, under uttalande av viss tvekan om lämpligheten att överhuvudtaget lagfästa principen, om inte för det fall ett sådant lagfästande ändå skulle komma att ske, detta borde göras i avtalslagen som supplement till de där upptagna bestämmelserna. En förutsättning härför skulle emellertid vara att den nordiska enheten på området ifråga inte förlorades. Sedan det emellertid visat sig att ifråga om stadgandets införande i avtalslagen enighet inte kunde uppnås med grannländerna, bibehölls i propositionen bestämmelsen som en paragraf i skuldebrevslagen.<sup>51</sup>

Vid det 19:e nordiska juristmötet diskuterades åter frågan. Som nämnts behandlade härvid Rodhe i "Om jämkning av kontrakt på grund av ändrade förhållanden", frågan om önskvärdheten av att i avtalslagen införa en allmän mot 8 § skuldebrevslagen svarande jämningsregel samt huruvida man bör överlåta åt domstolarna att på grundval av förutsättningsläran eller principen om jämkning av uppenbart obilliga avtal fritt utforma de reella lösningarna, eller om man i lag bör till domstolarnas ledning fastslå vissa allmänna regler.

I sitt anförande vid förhandlingarna synes Rodhe försiktigt förorda ett införande av en jämningsregel i avtalslagen, medan, i varje fall tills

<sup>50</sup> Id., s. 148.

<sup>51</sup> NJA II 1936 s. 52 f.

vidare, domstolarna bör ges frihet att själva utforma den närmare tillämpningen av en sådan regel.<sup>52</sup>

Någon större åsiktsförskjutning i förhållande till vad som kom fram vid det tolfte juristmötet synes inte ha skett, men särskilt Ahrnborgs anförande bör uppmärksammas.<sup>53</sup>

Senare har köplagssakkunniga i en till justitiedepartementet ingiven promemoria förklarat sig anse, att införande i köplagen av en allmän jämningsregel efter mönster av bland annat 8 § skuldebrevslagen borde övervägas,<sup>54</sup> och i tilläggsdirektiv utvidgades de sakkunnigas uppdrag till att också omfatta ett sådant övervägande liksom för övrigt ett förtydligande och en uppmjukning till säljarens förmån av stadgandet i 24 § köplagen.

I direktiven till generalklausulutredningen<sup>55</sup> angavs, att en översyn av vissa förmögenhetsrättsliga generalklausuler om ogiltigförklarande eller jämkning av otillbörliga avtalsvillkor borde komma till stånd.

En sådan översyn borde inriktas på en framtida reform, som i första hand skulle gå ut på att ge domstolarna vidgade möjligheter att i det särskilda fallet ogiltigförklara eller jämka avtal eller avtalsvillkor, vilkas tillämpning framstod som otillbörlig.

Som nämnts har också generalklausulutredningen under 1974 presenterat ett betänkande om Generalklausul i förmögenhetsrätten.<sup>56</sup> Penningvärdeförsämringen har som nämnts av lagstiftaren uppmärksamats även i ett annat sammanhang, nämligen i förslaget till Räntelag,<sup>57</sup> där en viss anpassning av dröjsmålsrättan skett till aktuella förhållanden.

Uppmärksammas bör, att även om förslaget till generalklausul innebär en utvidning i förhållande till 8 § SKL, bl.a. därigenom att hänsyn skall tas till såväl "vad som förekommit vid avtalets tillkomst, senare inträffade förhållanden samt omständigheterna i övrigt" krävs fortfarande att det leder till ett mått av otillbörlighet att tillämpa avtalet. Regeln kommer således uppenbarligen inte att generellt lösa problemen i samband med kostnadsstegringar och penningvärdeförändringar, även om jämkning torde kunna ske i något fall, där tidigare domstolarna funnit att sådana möjligheter saknas.

<sup>52</sup> Rodhe, 19 NJMF s. 184 f.

<sup>53</sup> Ahrnborg, 19 NJMF s. 210 f. Påpekas kan att 1975 års Nordiska Juristmöte uppmärksammat bl.a. juridiska inflationsspörsmål.

<sup>54</sup> Riksdagsberättelse 1968, Ju:30, s. 44.

<sup>55</sup> Riksdagsberättelse 1971, Ju:50, s. 65.

<sup>56</sup> SOU 1974:83.

<sup>57</sup> SOU 1974:28.

Det kan konstateras, att domstolarna varit relativt försiktiga när det gäller att frångå ett avtal, trots de möjligheter som lagstiftaren öppnat här till. Detta har varit en av anledningarna till den utveckling av en särskild konsumenträtt som ägt rum på senare år.<sup>58</sup> De "force majeure"-klausuler som återfinns i de flesta standardkontrakt kan också ses som ett försök av ena parten (om hans förhandlingsposition är sådan) att minska sina risker då rättspraxis hållit force majeure-begreppet tämligen inskränkt.<sup>59</sup> De parter som ej har en sådan förhandlingsposition hamnar på så sätt i ett avsevärt ogynnsammare rättsläge.<sup>60</sup> De force-majeure-klausuler som finns är givetvis då också avsevärt mera långtgående än vad lagstiftaren/rättstillämparen normalt är villig att acceptera under force majeure-begreppet. Slutligen bör inrymmas, att en force majeure-klausul normalt endast anses ha haft betydelse vad gäller fysiska faktorer och knappast kunnat tillämpas vid kostnadsstegringar eller valutaförändringar.

En penningvärdeförändring torde alltså i normalfallet ej omfattas av en "vanlig" force majeure-klausul och traditionell rättstillämpning har endast i relativt extrema fall ansett ekonomiska omständigheter kunna motsvara "force majeure." Även om man inte förbehållslöst accepterar den äldre teorins krav om "exorbitanta" ändringar krävs troligen i de flesta fall åtskilligt mer än exempelvis 10-20 % devalvering.<sup>61</sup>

Sådana kontrakt torde finnas, där det inte är uteslutet att skandinavisk rätt under vissa omständigheter skulle kunna medge en viss modifiering av kontraktet. I vissa långsiktiga certepartier har frakten bestämts genom en av redaren och befraktaren tillsammans uppgjord kalkyl inkluderande en viss förtjänst till redaren. Om varvskrediter lämnats i yten medan frakt-

<sup>58</sup> Se bl.a. *Bernitz*, Marknadsrätt s. 124 och SOU 1974:83 s. 33 ff.

<sup>59</sup> Se *Rodhe*, s. 355 ff. och 540 ff. Jfr även bl.a. "Om force majeure-klausuler".

<sup>60</sup> Den föreslagna generalklausulen (SOU 1974:83) skulle ev. kunna innebära ett korrektiv, men den siktar särskilt till att skydda konsument eller den som "intager annan liknande ställning gentemot andra parten". Jfr "Om force majeure-klausuler" s. 14 f.

<sup>61</sup> *Lie*, s. 238. Valutarisken är bara en av de många osäkerhetsfaktorerna vid en kalkyl. Vidare kan nämnas allmän kostnadsökning, höjning av bunkerpriser och höjning av försäkringspremier under de senaste åren, vilket kanske för många medfört lika katastrofala effekter som devalveringen av pund och dollar. Exempel finns på att sedvanliga force majeure-klausuler tillåtit befria en säljare från skadeståndsskyldighet, jfr *Almén*, s. 290, 307. Beträffande fartygsbyggnadskontrakt uttalar *Brunsvig* s. 259: "Ett avtale om at arbeidet skal utføres for en *bestemt pris* gjelder ikke absolutt. Riktignok må en slik avtalemedføre at verkstedet får risikoen for pris- og lønnsvariasjoner som faller innenfor det noenlunde normale. Men intrefør det helt ekstraordinære og upåregnelige begivenheter som vesentlig endrer prisgrunnlaget, kan dette - - gi grunnlag for revisjon eller heving av avtalen."

intäkterna inflyter i amerikanska dollar har situationen onekligen ändrats i förhållande till läget då kontraktet ingicks, t.ex. 1969. En sådan situation kan möjligen vara värd att få prövad av domstol, varvid ett moment i värderingen kan vara att amerikanska dollar på kontraktstidpunkten av de flesta ansågs vara en värdebeständig valuta.<sup>62</sup> Ofta finns emellertid ett "spekulationsmoment" i dessa situationer, som t.ex. när ett varv lämnar kredit i US dollar, men själv med beaktande av ränteläge, kursutveckling etc. tar upp ett lån i exempelvis schweizerfrancs för att finansiera krediten. Det är även viktigt att sätta in situationen i ett tidsperspektiv, då ett förhållande som i ett ögonblick är svåruthärdligt i nästa kan ha blivit en hygglig affär och vice versa.

Särskilda lagregler rörande kostnadsökningar synes inte vara vanliga. Det kan därför vara av särskilt intresse att hänvisa till den internationella resekonventionen (CCV) vars 1. art. innehåller en sådan bestämmelse, som dock utgår från att rätten till prishöjning reserverats i avtalet:

"1. The travel organizer may not increase the inclusive price, except as a consequence of changes in rates of exchange or in the tariffs of carriers, and provided that this possibility has been anticipated in the travel document.  
2. If the increase in the inclusive price exceeds ten per cent, the traveller may cancel the contract without compensation of reimbursement. In that event, the traveller shall be entitled to a refund of all sums paid by him to the travel organizer."

Utformningen av denna bestämmelse kan jämföras med de avtal rörande prisklausuler som träffats mellan KO och bl.a. resebranschen.

Om bestämmelsen sätts i relation till andra aktuella obligationsrättsliga principer synes den i vissa fall kunna vara något besvärlig att tillämpa.

Konsumenttjänstutredningen förefaller i nuvarande skede inte helt främmande för tanken att införa någon form av prisbestämmelse, som anknyter till vissa kostnadsökningar:

"Har näringsidkaren innan avtal träffats lämnat prisuppgift, som han betecknat som ungefärlig eller motsvarande, skall priset bestämmas med utgångspunkt i det kostnadsläge beträffande arbetskraft, material och annat på vilken uppgiften grundades men får ej avsevärt överstiga det pris som uppgetts. Skall tjänsten utföras på löpande räkning, skall priset bestämmas med utgångspunkt i kostnadsläget vid avtalets ingående.

<sup>62</sup> *Lie*, s. 238. Troligen torde den engelska doktrinen om "frustration" lämna ännu mindre utrymme för korrektiv än motsvarande skandinaviska regler.

Har priset bestämts eller skall det bestämmas på grundval av ungefärlig prisuppgift är näringsidkaren utan hinder av vad i 1 § andra stycket sägs berättigad till pristillägg för ökade omkostnader som föranletts av oförutsebara förhållanden på konsumentens sida.”

Även om denna bestämmelse fortfarande ännu endast är ett utkast under pågående utredning kan det vara av intresse att notera, att lagstiftaren i ett konsumentperspektiv synes något mera lyhörd för särskilda regler som rör just prisjusteringar, till vilka jag återkommer nedan. Troligen spelar härvid såväl konsumentskyddsaspekten som den ökande inflationstakten in.

### *3.3. Möjligheterna att motverka effekterna av nominalism.*

En skuld på 1.000 kronor att betalas i t.ex. Gävle skall enligt huvudregeln betalas just i svenska kronor oavsett att kronans köpkraft kan ha förändrats eller att kronans värde i relation till annan valuta kan ha blivit annorlunda.<sup>63</sup>

I valet mellan nominalism och valorism har de flesta rättssystem stannat för den nominalistiska principen.<sup>64</sup> En förändring av penningvärdet, som får till följd att köpkraften hos myntet höjs eller sänks men inte innebär, att penningvärdet rubbas, påverkar normalt inte den rättsliga bedömningen av rättsförhållandet mellan en borgenär och en gäldenär.<sup>65</sup> För att motverka effekterna av den nominalistiska principen tvingas parterna således gardera sig i kontraktet mot penningvärdeförändringar.<sup>66</sup> Detta sker inte heller så sällan fr.a. i långsiktiga kontrakt av typ försäkringsavtal,

<sup>63</sup> Bl.a. *Mann*, s. 171 ff. och *Hirschberg*, *The nominalistic principle*. Se även *Hjerner*, s. 584 ff. Jfr det engelska rättsfall från 1956 angående hyra där parterna i avtalet intagit en ”guldklausul”, avsedd att skydda mot förändringar i pundets värde, genom en referens till guldvärdet. En sådan klausul ansågs ej bärkraftig, och Lord Denning uttalade: ”A man who stipulates for a pound must take a pound when payment is made whatever the pound is worth at that time. Sterling is a constant unit of a value by which in the eye of the law everything else is measured. Prices of commodities may go up or down, other currencies may go up or down, but sterling remains the same.” Se också *Wilhelmsson*, s. 155.

Jfr även Institutet för Utländsk Rätt, meddelanden 21/68, 9/69, 12/71 och 17e/71.

<sup>64</sup> *Palmgren*, s. 11 ff., *Mann*, s. 143 ff., fr.a. s. 156 f.

<sup>65</sup> *Palmgren*, s. 6.

<sup>66</sup> *Mann*, s. 124 ff., *Charter Parties* s. 13.

certepartier, entreprenader etc. inte minst om de är av internationell karaktär.<sup>67</sup>

Parterna kan på en mängd olika sätt skydda sig mot monetära förändringar. I stället för penningersättning kan man begära motprestation i form av någon begärlig råvara eller liknande, men från bytesaffärer bortses här. Ersättningen kan bestämmas i en utländsk valuta som man har större förtroende för. Valutan kan i en särskild klausul knytas till en annan valuta. Vidare kan beloppet knytas till något som anses särskilt värdebeständigt. t.ex. guld, silver etc. Parterna kan vidare enas om någon slags indexklausul.<sup>68</sup> Frågan om huruvida sådana klausuler kan anses tillåtna har något berörts ovan, och sådana klausuler synes i relativt stor utsträckning vara godtagna.<sup>69</sup>

Situationen förefaller följaktligen allmänt sett vara sådan, att parterna får räkna med att rättsordningen endast i begränsad omfattning ger ett skydd för den enskilde kontraktsskrivaren i händelse av penningvärdeförändring. Oftast godtar rättsordningarna, att parterna på något sätt söker kompensera sig för kostnadsförändringar, men härvid bör man vara uppmärksam på de förbud som kan finnas. Formuleringen av en sådan klausul kommer att bedömas enligt allmänna kontraktsrättsliga principer, och parterna bör då något försöka överblicka vilka konsekvenser en sådan klausul kan få vid bedömning i olika sammanhang. Även en dylik klausul kan alltså i vissa lägen komma att jämkas såsom otillbörlig eller orimlig.<sup>70</sup>

### *3.4 Rättspraxis som illustrerar problem i samband med kostnadsökning*

SOU 1974:83 s. 53 ff. innehåller referat av en rad rättsfall rörande tillämpningen av generalklausulerna om jämkning av "otillbörliga" avtalsvillkor.<sup>71</sup> Något bör i sammanhanget här nämnas om hur rättspraxis sett

<sup>67</sup> På s. 124 anger *Mann*, att sådana kontraktsbestämmelser torde vara relativt sett sällsynta i England och att endast ett "internt" rättsfall har förekommit rörande en dylik klausul. Detta, menar *Mann*, beror på, att den engelska valutan under lång tid ansetts stabil. Ev. kan ett skäl även tänkas vara, att "penningvärdeklausuler" överhuvudtaget relativt sällan blir föremål för domstolsbedömning.

<sup>68</sup> *Mann*, s. 125, *Rodhe*, s. 100, *Palmgren*, s. 9 ff.

<sup>69</sup> *Palmgren*, s. 11 ff., *Mann*, s. 143 ff., fr.a. s. 156 f.

<sup>70</sup> NJA 1943 s. 52. Jfr *Rodhe*, s. 101.

<sup>71</sup> Avgöranden som avser 33 § AvtL, förutsättningsläran eller tolkningsfrågor har lämnats utanför framställningen där.

på problematiken rörande ekonomiska förändringar i förhållande till ingångna avtal och ev. "modifieringsklausuler".

Vad gäller underlåten leverans på grund av prisstegring tyder rättspraxis i de skandinaviska länderna på, att en prisstegring, som beror på krig eller därmed jämförlig omständighet och är abnormt stor ("exorbitant"), jämlikt 24 § KöpL kan befria säljaren från skadeståndsskyldighet.<sup>72</sup> Vid bedömning av frågan om verkan av inträffad prisstegring<sup>73</sup> har hänsyn tagits bl.a. till att köparen erbjudit sådan förhöjning av köpeskillingen, att säljarens förlust reducerats till rimliga proportioner.<sup>74</sup> På motsvarande sätt togs i ett annat fall hänsyn till att säljaren genom förlängning av leveranstiden till stor del bereddes täckning för den förlust som uppkom i samband med avtalet.<sup>75</sup>

För att bestämma den yttersta gränsen för säljarens prestationsskyldighet måste en helhetsbedömning göras av hela rörelsen och ej endast av den enskilda transaktionen.<sup>76</sup>

Stränga anspråk synes ställas på säljaren. Om t.ex. en prisstegring med 50 % inträffar för en vara på grund av krig kan inte detta i och för sig innebära en giltig ursäkt för honom.<sup>77</sup> Bland annat kan hänsyn tas till säljarens lagerbehållning vid krigsutbrottet. Var hans lagerbehållning då så stor, att han därmed skulle kunna fullgöra redan ingångna kontrakt, torde knappast en senare inträffad prisstegring kunna berättiga säljaren att underlåta att prestera eller tvinga fram av köparen, att denne betalar nya högre priser. Huruvida en proportionell fördelning skall ske mellan kunderna, om hans lagerbehållning var mindre, eller en "first-in-first-out"-metod ska tillämpas torde kunna diskuteras.<sup>78</sup>

De problem som uppstår för gäldenären hänger samman med antingen att hans prestation innebär större börda än beräknat eller att den fordrade

<sup>72</sup> NJA 1918 s. 20, NJA 1923 s. 20, NJA 1925 s. 624, NJA 1934 s. 389, UfR 1915 s. 380, UfR 1922 s. 858. Jfr *Hellner*, s. 101 ff. Jfr även ND 1975 s. 173 (skiljedom).

<sup>73</sup> Hur stor prisstegringen skall vara för att konstituera objektiv omöjlighet i köplagens mening, kan inte anges genom en viss procentsats, se *Rodhe*, s. 59 n. 68.

<sup>74</sup> NJA 1923 s. 20.

<sup>75</sup> NJA 1925 s. 624.

<sup>76</sup> *Almén*, s. 290.

<sup>77</sup> *Almén*, s. 308 med hänvisning. Jfr *Brunsvig*, s. 259.

<sup>78</sup> Bl.a. NJA 1920 s. 175. Observeras bör att situationen i praktiken ofta ser annorlunda ut, då en förfördelad part kan vara beredd att godta betydande avvikelser. Det är inte ovanligt, att det "lönar sig bättre" att producera än att tvista. Detta är givetvis i synnerhet fallet om kostnaderna kan övervältras. Jfr *Almén*, s. 309.

nej, även  
i 20  
minuterna

motprestationen ger honom mindre fördelar än beräknat. Skillnaden mellan *ökad börda* och *minskad fördel* har spelat en viss roll såtillvida som man när det gäller prisförändringar varit benägen att beakta ökad börda men ej minskad fördel. Till en viss grad rör det sig här om ett skenproblem: vad som ter sig såsom ökad börda utifrån ett nominalistiskt betraktelsesätt är, om man ser till realvärden, i stället minskad fördel.<sup>79</sup>

Observeras bör här också de olika rättsföljderna vid relevanta ändringar av förhållanden. Den en gång gällande principen att antingen står eller faller avtalet fick vika för en mera nyanserad bedömning som söker den lösning som ger upphov till den minsta sammanlagda skadan och fördelar skadan mellan parterna.<sup>80</sup>

De främsta metoderna är härvid att upplösa avtalet med eller utan skadestånd eller att förändra avtalet. Eskalationsklausulens uppgift är normalt att kontinuerligt modifiera avtalet sett ur nominalistisk synvinkel.<sup>81</sup>

Rättstillämpningen rörande "ekonomisk force majeure" är i huvudsak av äldre datum. "Ekonomisk force majeure" har huvudsakligen framträtt under eller i anslutning till första och andra världskriget. Dock har anledningar därtill ej saknats efter 1945, och orsaken till bristen på rättspraxis kan bl.a. sammanhånga med att särskilda klausuler inryckts i avtalen. I norsk rätt har enligt Krüger antytts en viss möjlig tendens i säljarförmånlig riktning vid jämförelse av rättsfallen refererade i Rt 1935 s. 122 och Rt 1951 s. 371.<sup>82</sup>

Den senare tvisten avgjordes inför skiljedomstol. Ett avtal hade i juni 1939 ingåtts med norska staten om leverans av kol till NSB. Leverantören var beroende av import av kol och efter krigsutbrottet steg priserna betydligt. Leverantören levererade kol så långt lagret räckte och blev därpå tvungen till förnyad import med frakter som låg 300–400 % högre. Kontraktet innehöll en "generell" force majeure-klausul.

Skiljedomstolen framhävde, att kontraktet gick ut på leveranser över en längre tidsperiod, och att det ej var slutet på vanliga affärsmässiga grunder, då leverantörens förtjänst var ringa. "Voldgiftsretten kan etter dette ikke se annet enn at den avtale som ble ingått, selv om den var en kontrakt mellom Vedbolaget som selger og Statsbanene som kjøper, i virkeligheten nærmet seg til en ordning hvoretter Vedbolaget *formidlet* et innkjøp av den brensel Statsbanene hadde bruk for. At dette må tillegges betydning når spørsmålet er hvilken risiko Vedbolaget med

<sup>79</sup> Rodhe, s. 714. Jfr Rodhe, Jämknings, s. 26 f.

<sup>80</sup> Rodhe, Jämknings [stencil] s. 37.

<sup>81</sup> Bl.a. Charter Parties s. 13.

<sup>82</sup> Krüger, Norsk kjøpsrett, s. 97.

rimlighet kan antas å ha overtatt ved kontrakten, kan ikke fremstille seg som tvilsomt.”

Som Krüger<sup>83</sup> påpekar har skiljedomstolen härigenom undvikit principproblemet, och domen får därför även av den anledningen begränsad räckvidd. Enligt Krüger bör man räkna med, att enligt norsk rätt fortfarande krävs extrema ändringar i kostnadsnivån för att säljaren skall bli hjälpt.

Följande svenska fall illustrerar hur en särskild jämningsbestämmelse använts av domstolen. Med tanke på att fallet rör en särskild bransch och att tvisten uppstått under ganska speciella omständigheter kan dess vidd dock antas vara inte alltför omfattande. Fallet rör ökade bränslekostnader för lokal och finns refererat i NJA 1943 s. 35.

Beträffande vissa tryckeri-, kontors- och bostadslokaler, uthyrda år 1939 på fem år mot en hyra som innefattade ersättning även för värme, yrkade hyresvärden under löpande hyrestid jämkning av hyran på grund av ökade bränslekostnader. Ökningen av kostnaderna uppgick till 75 %.

Hovrätten ansåg att då någon nedgång av bränslepriserna inte var att påräkna under överskådlig framtid och då det inte visats att den ursprungligen avtalade hyran varit efter dåvarande hyresläge onormalt hög, en tillämpning av kontraktet i vad det avsåg skyldighet för hyresvärden att utan tillägg till hyran vidkännas ökade bränslekostnader inte kunde anses tillbörlig. Hyresvärden var därför enligt 3 kap. 43 § nyttjanderättslagen berättigad att av hyresgästen erhålla skäligt hyres-tillägg med anledning av bränslekostnadernas ökning.

HD ogillade däremot hyresvärdens talan, eftersom denne inte med räntabilitetskalkyler för fastigheten hade styrkt att inkluderandet av värmekostnaderna i hyran var uppenbarligen stridande mot god sed i hyresförhållanden eller eljest otillbörligt.

De engelska domstolarna tycks inte ha ansett, att frustrationdoktrinen medger utrymme för jämkning av kontrakt förrän Court of Appeal enligt kontinental förebild i *Sir Lindsay Parkinson & Co. Ltd. v. Commissioners of Works & Public Buildings*<sup>84</sup> företog viss kontraktsrevision. Kontraktet mellan Commissioners of Works och en privat firma stipulerade, att det belopp som skulle betalas till entreprenören ”should not be greater than the actual cost plus a net profit remuneration of £ 300.000”. Parterna hade kontraherat för omkr. £ 5.000.000 men beordrat extraarbete bragte beloppet upp till £ 6.683.000. Domstolen medgav entreprenören extra ersättning i proportion till den högre kostnaden. I *British Movietonews v.*

<sup>83</sup> S. 100 ff.

<sup>84</sup> [1949] 2 K.B. 632.

*London & District Cinemas Ltd.*<sup>85</sup> underströk Lord Denning att "the day is gone when we can excuse an unforeseen injustice by saying to the sufferer 'It is your folly. You ought not to have passed that form of words. You ought to have put in a clause.' We no longer credit a party with the foresight of a prophet or his lawyer with the draftmanship of Chalmers."

I senare fall förefaller även engelska domstolar ha gjort mera bruk av doktrinen att modifiera parternas rättigheter och skyldigheter beroende på omständigheter som ligger utanför kontraktet.<sup>86</sup>

Emellertid torde uttalandet i *Pacific Trading Co. v. Mouton Rice Milling Co.*<sup>87</sup> fortfarande spegla utgångspunkten i anglo-amerikansk rätt liksom i flera andra rättsordningar: "A contract to sell a commodity for future delivery is not frustrated by a change in the price of the commodity before the time for delivery arrives. The fluctuation in market prices is within the contemplation of the parties to every contract to sell for future delivery, and the risk of loss attendant upon it is assumed by the buyer and seller alike in the absence of an explicit provision against it in the contract."

Det förefaller sannolikt, att domstolarna inte kommer att medverka till mindre prisjusteringar utan att de åtminstone i affärsmässiga relationer kommer att utgå från principen "avtal skall hållas" till den gräns där ekonomisk force majeure är nådd, alternativt någon avtalstolkningsregel föranleder domstolen att jämka avtalsinnehållet. Med detta för ögonen är det givet, att avtalsskrivaren bör bedöma riskerna för en penningvärdeförändring och väga in dem i avtalet och på ett eller annat sätt låta bedömningen komma till uttryck.

### 3.5. Betalningen av en skuld och valutakursförändringar.

Ytterligare en aspekt av penningvärdeförändringen bör illustreras innan olika klausultyper presenteras. Detta gäller i första hand den penningvärde-

<sup>85</sup> [1950] 2 All E.R. 390 fr.a. s. 395.

<sup>86</sup> Se bl.a. *Parry*, s. 44. På s. 47 uttalas med hänvisning till *Tamplin S.S. Co. Ltd. v. Anglo-Mexican Petroleum Products Co. Ltd.* [1916] 2 A.C. 397 bl.a.: "Whatever may have been the correct way of expression the justification for the doctrine to-day, I believe that its theoretical basis in its early stages was the implied term."

<sup>87</sup> 184 F. 2d. 141 (8 CCA, 1950). Jfr *McElroy*, s. 7: "Thus a contract to pay money is always presumed to be absolute."

I § 454 av Restatement of contracts anges "impossibility" vara "not only the strict impossibility but impracticability, because of extreme and unreasonable difficulty, expense, injury or loss involved".

förändring som sker genom kursförändringar mellan olika valutor.<sup>88</sup> Även detta problem kan aktualiseras i olika situationer, antingen det gäller beräkningen av en skuld då en kursändring skett, frågan om ränte- eller skadeståndsberäkning vid valutaförändring då en skuld ej betalats i rätt tid eller motsvarande ersättningsberäkning i samband med utomkontraktuellt skadestånd. Understrykas bör, att de rättsregler som berörts här ovan kan bli tillämpliga även i dessa fall, i den mån de överhuvudtaget kan aktualiseras.<sup>89</sup>

Som nämnts är utgångspunkten i svensk rätt att en skuld i svenska kronor och betalbar i Sverige skall betalas i svenska kronor oavsett utvecklingen av kronans köpkraft eller kronans värde i förhållande till annan valuta.<sup>90</sup> Mestadels är det inte någon större svårighet att utläsa i vilken valuta en skuld skall betalas, utan "money of account" brukar i det konkreta fallet framgå av avtalet.<sup>91</sup> Nämnas endast en valuta anses denna normalt vara betalningsvaluta. Men situationen kan vara annorlunda, exempelvis följande. I ett befaktningsavtal mellan en norsk redare och en svensk befaktningsman har frakten angivits till 12 sh. per ton. Då kontraktet ingicks motsvarade 1 sh. ungefär 1 norsk krona, och enligt båda parter var anledningen till att frakt och demurrage fastställdes i shilling att därigenom oklarhet undveks om avtalet avsåg svenska eller norska kronor. Om i ett sådant fall pundet devalverades efter avtalets ingående torde knappast den svenske befaktningsmannen kunna befria sig från vidare betalningsskyldighet genom att erlägga den nominella frakten i shilling.<sup>92</sup>

<sup>88</sup> Hithörande frågor har varit föremål för inträngande behandling i åtskilliga sammanhang såväl ur privaträttslig som offentligrättslig synvinkel, se exempelvis *Nussbaum, Mann, Hjerper*.

<sup>89</sup> *Hirschberg*, s. 112 ff. fr.a. s. 115 ff. behandlar flera hithörande spörsmål. Här bortses i huvudsak från utomkontraktuella förhållanden, jfr *Wilhelmsson*, s. 150 ff. och *Kröger*, *Rentetap* og prisstigning, fr.a. s. 207 ff.

<sup>90</sup> Jfr ovan. Beträffande förhållandena i Norge se *Smith*, *Fordringer*.

<sup>91</sup> Ett uttryck, som användes av Lord Tomlin i *Adelaide Electric Supply Co. v. Prudential Assurance Co.* [1934] A.C. 122, 146.

I engelsk rätt görs åtskillnad mellan "money of account" och "money of payment". "The money of account is that currency in which an obligation is expressed, while the money of payment is the currency with which the obligation is to be discharged." *Mann*, s. 189. "The distinction between the money of account and the money of payment will also afford a useful guide to the solution of the problems raised by foreign currency clauses." *Mann*, s. 190. Jfr *Birk*, s. 425 ff.

<sup>92</sup> *Lie*, s. 240.

Ett snarlikt fall har avgjorts av norska høyesterett, ND 1928 s. 328.

Saken gällde en tvist mellan en norsk redare och en norsk befraktare bl.a. för demurrage. Parterna hade använt ett tyskt certepartiformulär och demurrage hade angetts i sterling. Resan utfördes i oktober 1926, men före domen gick pundkursen ner i förhållande till kursen på norska kronor. Befraktarna ansågs ej ha rätt att betala med pund eller betala efter betalningsdagens kurser, och høyesterett uttalade bl.a.: "Her må det antas og ha været en naturlig forudsetning hos de to norske kontrahenter, at det var i norske penger betalingen skulde erlægges, vorfor certepartiets bestemmelser om pundbeløb for overliggedagar kun må være ment som et beregningsgrundlag for opgøret paa vedkommende tid." Pund ansågs alltså inte vara den framtida måtenheten för skulden.<sup>93</sup>

Även domen i RT 1920 s. 103 har ett visst intresse i sammanhanget.

Två norska bolag kunde inte nå enighet beträffande ett parti valolja som levererades i Sandefjord i enlighet med ett kontrakt av den 24 februari 1914. Enligt förutsättningarna angavs på den tiden priset på valolja normalt i riksmark, vilket också skett i detta fall. Riksmarkens värde skrevs ned avsevärt, men köparna hävdade likväl att riksmark skulle vara värderingsenhet, vilket dock høyesterett inte utan vidare ville acceptera. Även om parterna möjligen hade förutsatt att riksmark skulle vara värderingsenhet, måste det "ha ligget ganske udenfor parternes forutsetninger ved fastsættelse av marken som værdimåler, at selgeren skulde måtte finde sig i avregning på grundlag av værdien av oindløselige marksedler eller av en fordring på sådan en." I detta fall synes domstolen ha baserat sitt utslag i förutsättningsläran.

Jämföras kan också med ett engelskt rättsfall<sup>94</sup> där befraktare av ett norskt fartyg hade åtagit sig att ombesörja en krigsriskpolis "on Norwegian terms for 2.000.000 kroners . . . towards the cost of which the owner agrees to contribute a premium at the rate of £ 4 1/2 per cent". Domstolen ansåg att detta var ett avtal om en "sterling policy" och att hänvisningen till kronor endast gjordes "to value and not to currency."

En intressant dom i sammanhanget är också *A.C. Israel Cocoa Ltd. v. N.P.M. Co Ltd.*<sup>95</sup> Här illustreras svårigheten med att fastställa värdeenheten.

<sup>93</sup> Jfr ND 1940 s. 38 (Bergens byrett), ND 1949 s. 407 (FHD), ND 1951 s. 285 (Bergens byrett).

<sup>94</sup> *Larsen v. Anglo-American Oil Co. Ltd.* (1924) 20 Ll.L.R. 67; jfr *Ivor An Christensen v. Furness Withy & Co.* (1922) 12 Ll.L.R. 288.

<sup>95</sup> [1972] 1 Lloyd's Rep. 439 (H.L.)

Engelska importörer av cacao från Nigeria hade ett kontrakt enligt vilket köpeskillingen skulle erläggas i Lagos. Senare upptogs emellertid förhandlingar om en ändring på denna punkt, och efter en del korrespondens mottog köparna följande från säljarna: "I write to confirm that payment can be made in sterling and in Lagos with the following provisions: (1) that the buyer will be responsible for the transfer charge; (2) that documents be made available in Lagos. If you are agreeable to these conditions you are at liberty to make payment in sterling not only with contracts already entered into but also with future contracts." House of Lords kom fram till att säljaren härmed bara hade att ändra "money of payment" och inte "money of account". Köparna måste därför erlägga ett belopp i sterling som efter betalningsdagens kurs motsvarade det avtalade beloppet i nigerianska pund.

Ovan har konstaterats, att om gäldenären ej betalar, då skulden förfaller till betalning, kan han bli skyldig att erlägga dröjsmålsränta och ev. också skadestånd därutöver.

Tidigare var spörsmålet om förfallodagens eller betalningsdagens kurser skulle användas föremål för åtskillig diskussion, men numera synes detta vara relativt klart åtminstone i skandinavisk rätt, då SKL 7 § slår fast, att betalningsdagens kurs skall användas.<sup>96</sup>

Om således amerikanska dollar är värdeenheten för fordringen skall borgenären m.a.o. vid betalningstillfället utfå ett värde, som motsvarar de dollar som kravet anges till.

I några norska domar före skuldebrevslagens tillkomst tillerkändes borgenären inte uppgörelse enligt betalningsdagens gynnsammare kurser. Utslagen härvid kan dock tänkas hänga samman med tolkningen av den av parterna angivna myntenheten.<sup>97</sup>

Ett intressant fall är RT 1920 s. 690, där saken gällde ett krav på mäklarkommission i samband med ett fraktbelopp som faststälts i pund sterling. Både rederiet och mäklaren var norska, befraktarna engelska. Rutinen i samband med fraktbetalningen var att befraktarna via sina engelska mäklare överförde pundfrakt till rederiets konto i norsk bank där den omräknades till norska kronor. Rederiet bestred mäklarens rätt till provision men dömdes att betala. Medan tvisten pågick skedde en valutajustering så att pundbeloppet på betalningsdagen kom att utgöra ett större antal kronor än om förfallodagens kurs lades till grund. Enligt høyesterett kunde de norska mäklarna endast kräva kommission beräknad på grundval av det krontal rederiet mottog på sitt bankkonto i Norge.

<sup>96</sup> Se bl.a. NJA 1951 s. 444 och NJA 1967 s. 195. Jfr NJA 1928 s. 252 och SvJT 1936 rf. s. 13. Vidare *Rodhe*, s. 490 med hänvisn. Jfr ND 1963 s. 278 (Stockholms RR), ND 1952 s. 424 (Oslo byrett), ND 1940 s. 38 (Bergens byrett), och ND 1948 s. 33 (SøHa).

<sup>97</sup> Ett sådant fall är ND 1928 s. 328 (NH). Jfr också Rt 1924 s. 513.

"Siden meglerkommissjon vel må sies å forfalle til betaling på dette tidspunkt, kan man gjerne si, at man la forfallsdagens kurser til grunn, til tross for at betaling skjedde for sent, og at de kronoer retten tilkjente meglerne tilsvarte et færre antal pund en de £ 654.12.11 man hade som basis."<sup>98</sup> Dock hade de norska mäklarna ej något krav i pund, utan deras kommissionskrav var ett krav på en viss procent av det kronbelopp som rederiet fick på sitt konto.

I engelsk rätt synes en annan regel än skuldebrevslagens gälla, och där har förfallodagens kurser lagts till grund oberoende av om dessa är högre eller lägre än betalningsdagens.<sup>99</sup> I *Tomkinson v. First Pennsylvania Banking and Trust (In Re United Railways of Havana and Regla Ware-house)*<sup>100</sup> använde House of Lords regeln även i ett fall rörande en dollarförpliktelse betalbar i USA.

Omständigheterna i saken var visserligen så pass speciella att man därav inte generellt kan utesluta att ersättning för kontraktsbrott i en annan situation skulle kunna tänkas utgå som ett slags påföljd vid alltför stora orimligheter. Men sådana möjligheter är små i engelsk rätt, och valet av omräkningskurs kommer därför i praktiken att vara avgörande för vad borgenären kan vänta att få ut.<sup>1</sup>

I *Teh Hu*-saken<sup>2</sup> följde Court of Appeal principen om förfallodagens kurs.

Förhållandena var här, att Panamaskeppet *Teh Hu* under en resa från Japan till USA i början av 1967 utsattes för en explosion i maskinrummet, så att fara uppstod för att skeppet skulle sjunka. Fartyget begärde och fick assistans från japanska bärgare, och *Teh Hu* bogserades till Honolulu. I samband med bärgningen undertecknades ett Lloyd's Standard Form, och då parterna inte kunde komma överens om bärgarlönens storlek hänsköts tvisten till skiljedom i London i enlighet med skiljeklausul. Under tiden hade rederiet ställt en bankgaranti i amerikanska dollar. Innan saken till slut avgjordes, devalverades pundet. Detta tillmättes dock icke någon betydelse vid ersättningsberäkningen. Trots att ingen av parterna var brittisk och utgifterna i samband med räddningsaktionen hade skett i yen och US dollars, att bankgarantin hade ställts i US dollars, och att själva bärgningen hade företagits utan någon som helst anknytning till brittiskt territo-

<sup>98</sup> Lie, s. 246. Jfr NJA 1951 s. 444.

<sup>99</sup> Se bl.a. *Uliendahl v. Pankhurst, Wright and Company* 39 T.L.R. 628 (K.B.)

<sup>100</sup> [1961] A.C. 1007.

<sup>1</sup> Jfr dock *Compagnia Industriale Lavorazione Semi Oleosi S.p.a. v. Toepfer* [1974] 2 Lloyd's Rep. 148 (Q.B.)

<sup>2</sup> [1969] 1 Lloyd's Rep. 365 (C.A.)

rium, kom rätten fram till att rederiet kunde befria sig genom att göra upp i pund sterling efter de gamla kurserna. Court of Appeal höll fast vid att en engelsk domstol bara kunde ge en dom i engelsk valuta.

Läsningen av fallet ger intrycket av att domarna endast motvilligt kommit fram till sitt domslut. Salmon L.J. uttryckte detta således: "I fully recognise that if the ordinary English rule applies to salvage awards, it does not seem to do justice on the facts of the present case."<sup>3</sup> I sitt minoritetsdomslut fann Lord Denning M.R.: "In the name of the law, the judge Brandon J. has denied justice to the parties."<sup>4</sup> Lord Denning framhöll, att inget hindrade skiljedomaren från att meddela dom i yen eller dollar. Alternativt skulle skiljedomaren "uplift the sterling figures so as to enable the salvors to convert the sterling back into dollars or yen so that they will receive the same remuneration as they would have received if there had been no devaluation. In short the salvors should not suffer, nor the shipowners gain, by the devaluation of the pound".<sup>5</sup>

Man kan väl i och för sig förstå majoritetens uppfattning att devalvering inte bör bedömas annorlunda i ett bärgningsfall än i andra common law-krav. Vad som här var uppe till bedömning gällde egentligen huruvida common law-regeln borde ändras, ifall "money of account" skiljer sig från *moneta fori*. Den grundläggande svårigheten är att domen måste ges i engelska sterling. Skälet härför är, att order om betalning i annan valuta "cannot be enforced by the ordinary writs of execution."<sup>6</sup>

Under mycket lång tid har den regeln gällt, att en engelsk dom kan meddelas endast i sterling. Regeln har följts strikt och bekräftats bl.a. i *Re United Railways of Havana and Regla Warehouse Ltd.*,<sup>7</sup> där House of Lords enhälligt fastslog, att en engelsk domstol inte kan meddela dom i utländsk valuta, och av det skälet måste processrättsligt en skuld uttryckt i utländsk valuta konverteras till sterling.<sup>8</sup> I *Teh Hu*-domen kom denna regel även att gälla skiljedomar.<sup>9</sup>

<sup>3</sup> S. 130.

<sup>4</sup> S. 126 f.

<sup>5</sup> S. 125.

<sup>6</sup> Jfr *Manners v. Pearson & Son* [1898] 1 Ch. 581 på s. 587. Att ett sådant förfarande inte skulle vara omöjligt, jfr *Mann*, s. 363.

<sup>7</sup> [1961] A.C. 1007.

<sup>8</sup> Jämföras kan med fallet *Société des Hôtels de Touquet Paris-Plages v. Cummings* [1922] 1 K.B. 451.

<sup>9</sup> Jfr översikten hos *Hene*, s. 19 ff.

Ett första steg på en annan väg märktes i *Yugoslavenska Oceanska Plovidba v. Castle Investment Co. Inc. (The Kozara)*.<sup>10</sup> Här ändrade Court of Appeal *Teh Hu*-regeln och fastställde enhälligt, att skiljedomare i lämpliga fall hade rätt att meddela dom i utländsk valuta. Emellertid gällde den gamla regeln fortfarande för domstolar fram till domen i *Schorsch Meier GmbH v. Hennin*,<sup>11</sup> där Court of Appeal till kändens förmån utdömde DM 3.756. Domstolen framhöll enhälligt, att den gamla engelska regeln stod i strid med Art. 106 i Romfördraget. Men domstolen underströk också att den helt oberoende av Romfördraget ansåg regeln föråldrad. Skälet för dess existens hade varit tilltron till sterling då detta varit en stabil valuta samt även en processteknisk regel. Inget av dessa skäl var längre för handen, och därför ifrågasattes regeln. Två av domstolens ledamöter, däribland Lord Denning, menade därför att regeln kunde överges, medan den tredje domaren menade att Court of Appeal inte kunde gå emot House of Lords-domen i *Havana*-fallet. Medan domstolen var enhällig så långt det gällde förhållandet till EG-valutor var uppfattningen delad beträffande förhållandet till andra valutor.<sup>12</sup>

Kort därefter vägrades känden i *Miliangos v. Georg Frank (Textiles) Ltd.*<sup>13</sup> betalning i schweizerfranc och domstolen kom fram till att han måste godta betalning i sterling. Bristow J. kände sig tvungen följa House of Lords-domen i *Havana*-fallet med tanke på "stare decisis-regeln". Men denna dom har nu ändrats och Court of Appeal har tilldömt känden ersättning i schweizerfranc. Domstolen ansåg, att Bristow J. borde ha följt majoritetsuppfattningen i *Schorsch Meier*-fallet. Numera synes engelsk rätt alltså ha övergivit sin gamla regel på denna punkt.

Nämnas bör också något om möjligheterna att få ersättning för kursdifferens vid kontraktsbrott. Medan spörsmålet om val av omräkningsnyckel från en mynssort till en annan förutsätter att skulden bestäms i annan mynssort än betalningsenheten rör spörsmålet om ersättning även fallet att skulden görs upp i avtalad myntenhet.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> [1973] 2 Lloyd's Rep. 1 s. 10. En motsvarande regel om att en domstol endast kan ge en dom i landets egen valuta återfinns även i exempelvis norsk rätt, jfr lagen av den 17 april 1875 § 22, utan att domstolarna har känt sig på liknande sätt bundna att följa förfallodagens kurser. Jfr härvid även *Compagnia Industriale Lavorazione Semi S.p.a. v. Toepfer* [1974] 2 Lloyd's Rep. 148 (Q.B.)

<sup>11</sup> [1975] 1 Lloyd's Rep. 1.

<sup>12</sup> Jfr *Morawitz*, s. 658 ff.

<sup>13</sup> [1975] 1 Lloyd's Rep. 587.

<sup>14</sup> *Lie*, s. 253.

I de flesta fall saknar i svensk rätt säljaren, då han inte häver, rätt till skadestånd utöver dröjsmålsräntan. Ett fall är, att betalning skall ske i ett myntslag å vilket kursen i det land där betalning skall erläggas är i fallande. Borgenären kan då, om han ej får betalning i tid genom dröjsmålet lida en förlust, som ej täcks av moraräntan, och för denna bör han vara berättigad till ersättning av gäldenären. Då betalning skall ske i främmande mynt, är gäldenären i allmänhet berättigad att betala jämväl i det egna landets mynt. Denna princip har fastlagts i SKL 7 §:

”Är skuldebrev ställt att betalas i myntslag som icke är gångbart å den ort där betalningen sker, må, där ej annat förbehåll träffats, skulden gäldas i ortens mynt efter värdet å betalningsdagen.

Varder skuldebrev å myntslag som ej är gångbart å den ort där betalning skall ske icke i rätt tid infriat, och har kursen å det utländska myntslaget där fallit, äge borgenären kräva betalning i ortens mynt efter kursen å den dag då betalning hade bort erläggas. Föränleda omständigheterna annan beräkning av den skada borgenären må hava lidit genom kursfallet, varde betalningen därefter lämpad. Kan det antagas att borgenären ej av kursfallet haft skada, gälle vad i första stycket är sagt. Beror dröjsmålet av borgenären eller av lagbud, avbrott i den allmänna samfärdseln eller liknande oöverstigligt hinder, som ej bort av gäldenären tagas i beräkning vid skuldebrevets utfärdande, äge första stycket ock tillämpning.”

Medan växellagens 41 § och checklagens 36 § ger borgenären val mellan förfallodagens och betalningsdagens kurser, anvisar skuldebrevslagen betalningsdagens kurser samtidigt som det presumeras ett ersättningskrav som motsvarar den eventuella kursdifferensen. Även om utgångspunkten är skild synes lösningarna bli snarlika.

I RT. 1931 s. 1241 krävde gäldenären i underrätten att förfallodagens kurser skulle läggas till grund, och han fick medhåll i detta ur ersättningssynpunkt. Medan saken gick vidare till høyesterett, förändrades kurserna, och høyesteretten medgav borgenären rätt att tillämpa betalningsdagens kurser.

I ND 1969 s. 207 (Haugesunds byrett) gällde saken betalning av pund sterling i London och var därför inte en förpliktelse ”i främmande mynt”. Köparens konkursbo blev här förpliktat att betala en tilläggsräkning på £ 201.09.08., motsvarande säljarens kursförlust trots att devalveringen skedde efter konkursöppningen, och att förlusten således kunde sägas bero på konkursen.

Om kontraktsbrott föreligger och kursförlust uppkommer torde i nordisk rätt 7 § SKL innebära en presumption, att en förlust uppkommit som motsvarar differensen mellan betalningsdagens och förfallodagens kurser. Ett

undantag kan vara att borgenären är bosatt i utlandet och skulden är angiven i hans hemlands myntenhet. Även om kursen då skulle sjunka mellan förfallodagen och betalningsdagen får han ändå det nominella beloppet i den främmande valutan och har då ej lidit någon förlust.

Utgångspunkten är att SKL begränsar sitt användningsområde till förpliktelser i främmande valuta. Om det i stället gäller t.ex. en pundförpliktelse betalbar i England hamnar vi utanför området för § 7 och presumptionen gäller inte längre, åtminstone ej direkt.

Detta förefaller vara en rimlig och naturlig utgångspunkt, eftersom i ett sådant fall skulden anges i pund och skall betalas i pund om uppfyllelse skall ske i London. Även om gäldenären skulle betala för sent kommer borgenären inte att lida någon särskild förlust ifall pundkursen i relation till svenska kronor skulle ha fallit från förfallodagen till betalningsdagen. På samma sätt som en krona är en krona i ett rent svenskt skuldförhållande oavsett kronans allmänna köpkraft, synes man också böra hålla fast vid att ett pund är ett pund så länge beloppet skall betalas i England.<sup>15</sup>

Ett hithörande spörsmål avgjordes av HD i NJA 1967 s. 195.<sup>16</sup>

Här sålde det holländska bolaget Philips till svenska dotterbolag ett varuparti. Försäljningsvillkoren var cif och faktura utställdes i kronor. Varorna sändes med järnväg till Norrköping men förstördes där vid en brand i ett tullager. Säljarna hade försäkrat varorna i ett holländskt försäkringsbolag, som omedelbart betalade full ersättning till det holländska moderbolaget. Philips sände sin kreditnota till de svenska dotterbolagen på de belopp försäkringsbolaget hade täckt och samtidigt transporterade alla tre bolagen sina krav mot skadevållaren till försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget stämde 1960 Kronan (tullverket) och genom dom cirka tre år senare 1963 ådömdes Kronan att betala svenska kronor 1.452.173:65. Medan saken pågick hade emellertid holländska floriner skrivits upp i förhållande till svenska kronor, och beloppet skulle därför inte längre ge det holländska försäkringsbolaget full täckning. Försäkringsbolaget stämde därför än en gång Kronan, nu för att få kursförlusten täckt. Kronan ansåg sig inte ha skyldighet att betala, eftersom ersättningen egentligen var en fordring i svenska kronor betalbar i Sverige och därför icke omfattades av § 7 andra st. i SKL. Då skadan uppstod hade de svenska cif-köparna risken för varorna och var följaktligen de egentliga skadelidandena. Den omständigheten att det holländska försäkringsbolaget senare hade fått kravet transporterat på sig kunde inte medföra någon ökad ersättningsplikt för skadevållaren. Rätten tog inte ställning till frågan om betalningsort i detta

<sup>15</sup> Id. s. 256.

<sup>16</sup> I NJA 1970 s. 478 har domsdagens kurs lagts till grund i stället för betalningsdagens av det skälet att ena partens motfordran upphörde genom domen.

fall, men HD fann det avgörande vara att om borgenären var utlänning utan närmare anknytning till betalningslandet borde han ha krav på ersättning även om fordringen tekniskt sett inte var förpliktelse i främmande mynt. Även om gäldenären till en början inte varit klar över detta faktum, meddelades Kronan i god tid före kursförändringen, och förlusten var därför påräknelig.

Ett i sammanhanget illustrativt fall har även varit uppe till bedömning i engelsk rätt, nämligen *Société Des Hotels le Touquet Paris-Lages v. Cummings*.<sup>17</sup>

Svaranden, en engelsk dam, hade år 1914 i Frankrike träffat ett avtal varigenom hon blev skyldig kändan 18.035 francs som skulle betalas i Frankrike i franskt mynt före årets utgång. Svaranden betalade inte inom avtalad tid och i november 1919, då francen hade fallit betydligt i värde i förhållande till det engelska pundet, stämde kändan med krav på en summa i sterling som skulle svarat mot 18.035 franc i slutet av 1914. Medan det rättsliga förfarandet pågick reste svaranden till Frankrike och betalade i franskt mynt 18.035 franc till hotelldirektören, som varken kände till skuldens belopp eller att rättsliga åtgärder vidtagits. Han gav därför svaranden endast ett kvitto på att beloppet deponerats hos honom. Enligt dåtida fransk rätt utgick ingen dröjsmålsränta med mindre särskilt avtal därom träffats. Svaranden gjorde gällande, att hon numera fullgjort betalningen.

Domstolen menade, att skulden som var betalbar i Frankrike i fransk valuta inte upphörde att vara en fransk skuld på den grund att det rättsliga förfarandet skedde i England. Om rättegången ägt rum i Frankrike skulle betalningen ha varit fullgod betalning oberoende av franska francens devalvering i förhållande till den engelska valutan efter förfallodagen. Därför måste också betalning anses fullgod i rättegången i England.<sup>18</sup>

Enligt engelsk rätt är möjligheterna att vid "breach of contract" få någon ersättning utöver förfallodagens kurser relativt små. Dock skulle man möjligen kunna tänkas bli tillerkänd ersättning om man lyckas bevisa att det vid kontraktstillfället för parterna framstod som en påtaglig möjlighet, att dröjsmål skulle kunna resultera i en valutaförlust.<sup>19</sup>

Så skedde i *Aruna Mills v. Danrajmal Gobindram*,<sup>20</sup> men här innehöll

<sup>17</sup> [1922] 1 K.B. 451.

<sup>18</sup> Jfr även med *The Baarn* (1933) 49 T.L.R. 554, *Re British American Continental Bank, Lissen & Rosenkrantz's claim* [1923] 1 Ch. 276, *Re Chesterman's Trusts, Mott v. Browning* [1923] 2 Ch. 466, *Peyric v. Wilkinson* [1924] 2 K.B. 166, *The Baarn* (No. 2) [1934] P. 171.

<sup>19</sup> Se *Mann*, s. 101.

<sup>20</sup> [1968] 1 Lloyd's Rep. 304 och [1968] 2 W.L.R. 101 (Com.Ct.).

köpekontraktet en särskild klausul om justering av köpeskilling i fall av kursändringar. Därför kan det knappast anses särskilt uppseendeväckande att domaren kom fram till att devalveringsmöjligheten låg inom vad parterna ansåg som en "serious possibility".

Med hänvisning till *Mehmet Dogan Bey v. Abdeni & Co. Ltd.*<sup>21</sup> menar Lie,<sup>22</sup> att man i kontrakt som bedöms enligt engelsk rätt inte kan påräkna att få ut mer än det antal pund som kontraktet går ut på, eventuellt omräknat efter förfallodagens kurs. Detta kan jämföras med vad Mann<sup>23</sup> uttalar: "... but it is submitted that on proof of appropriate facts, a claim to such damages should be recognized. It is not precluded by the rule that in case of non-payment of a debt the measure of damages is the interest of the money only, for it does not apply where substantial damages are reasonably within the contemplation of the parties."<sup>24</sup> Nor are substantial damages necessarily too remote to be recoverable; this is again a question of fact and remoteness cannot be regarded as a universally valid defence. Nor is it right that as a matter of law a change in the rate of exchange is too remote to give rise to a claim to damages; no such legal principle exists or can exist, for remoteness, as has just been stated, raises an issue of fact."

I sammanhanget kan också en hänvisning göras till *L. Lucas Ltd. and another v. Export Credits Guarantee Department.*<sup>25</sup>

Försäkringskrav gjordes upp, varefter den försäkrade även fick täckning av tredje person i annan valuta. Pundets fallande kurs innebar, att täckningens pundvärde kom att överstiga den ursprungliga uppgörelsen. Fråga uppstod härvid om denna kursvinst skulle tillfalla försäkringsgivaren eller den försäkrade.

Enligt Court of Appeal<sup>26</sup> uttryckte försäkringspolisen klart vad som gällde i ett sådant fall, och att försäkringsgivaren var berättigad till kursvinsten. House of Lords kom fram till motsatt resultat.

Polisen som utfärdats 1964 innehöll i sin första klausul en bestämmelse att försäkringsgivaren skulle täcka vissa risker för en köpman som sålde varor till köpare i Förenade Arabrepubliken. Risken omfattade hinder för eller försening av betalning av US dollars från köparens land på grund av faktorer utanför köpmannens eller köparens kontroll. Försäkringsgivaren åtog sig att betala 90 %

<sup>21</sup> [1951] 2 K.B. 405.

<sup>22</sup> S. 258.

<sup>23</sup> S. 101 f.

<sup>24</sup> *Trans Trust S.P.R.L. v. Danubian Trading Co.* [1952] 2 Q.B. 297.

<sup>25</sup> *The Times* 14/6-1974 (H.L.), [1974] 2 Lloyd's Rep. 69.

<sup>26</sup> (1973) 2 All E.R. 984.

av förlusten i sterling baserad på köpkursen för sterling per den dag då godset exporterades. Enligt klausul 17 skulle "any sums recovered . . . in respect of a loss" delas mellan försäkringsgivaren och köpmannen i förhållandet 90 till 10.

1966 inträffade en förlust på £ 413.412 genom att betalning av trattor uteblev, och försäkringsgivaren betalade ut sina 90% — £ 372.071. Senare fick säljaren betalt i dollars till ett sterling-värde av £ 443.032, och försäkringsgivaren krävde 90 % av det beloppet.

Lord Morris sade, att ordet "loss" i kl. 17 användes för att ange den summa, som exportören inte erhöll när den förfallit till betalning. Förlusten var något annat än "the event" eller "the cause" eller "the occurrence". Försäkringsgivaren var berättigad till 90 % av det belopp som återvanns med hänsyn till förlusten, nämligen 90 % av £ 413.412.

Belopp som erhöles därutöver gällde ej förlusten.

Viscount Dilhorne betvivlade, att det någonsin påtänkts att betalningsdröjsmål till slut skulle leda till att säljaren gjorde en slumpartad vinst. Om avsikten varit, att försäkringsgivaren skulle berättigas till 90 % av någon sådan vinst skulle en sådan förväntan uttryckligen framgått. House of Lords dom är i enlighet med tidigare uppfattning om doktrinen om "subrogation" i *Yorkshire Insurance Co. Ltd. v. Nisbet Shipping Co. Ltd.*<sup>27</sup>

Ett fall som speglar avtalstolknings regler i förhållande till kursförändringar finns återgivet i Nordisk Skibsrederforenings Medlemsblad okt. 1974, nr. 499 s. 4422 under rubriken Dollardevalvering og bristende forutsetninger, ND 1975 s. 173 (skiljedom).

Saken gällde ett bareboatcerteparti ingånget vid en tidpunkt, då dollarn ansågs som en solid valuta och valutaklausuler var i bruk endast i mindre omfattning. Här försökte redaren dokumentera, att förutsättningen för bareboatcerteparti var att hyran skulle täcka kapital- och räntekostnader och att befraktarna kände till detta. Den norska skiljedomstolen kom samstämmt fram till, att vid sådana långsiktiga kontrakt måste vardera parten ta tillvara sina intressen och oavsett förutsättningen som den här förelåg var det rederiet som måste bära risken. Rederiet förlorade både vad gäller rätten till jämkning och rätten till hävning.

Det är svårt att av referatet avgöra hur långt skiljedomarna skulle vara benägna att följa detta resonemang. Som redan tidigare konstaterats gäller fortfarande principen "pacta sunt servanda", även om vissa teorier utarbetats som hjälp för domstolarna att motverka

<sup>27</sup> (1961) 2 All E.R. 487. Här hade på liknande sätt den försäkrade i sterling återvunnit mer än sin förlust. Diplock J. uttalade: "The simple principle which I apply is that the insurer cannot recover under the doctrine of subrogation now embodied in s. 79 of the Marine Insurance Act, 1906 anything more than he has paid."

orimliga eller oönskade resultat av principen. Dessa principer kan tillämpas även på affärsmässiga relationer, men det är knappast möjligt att generellt ange i vilka sammanhang de kan anses tillämpliga. Dessa olika teorier har kommit att spela en varierande roll i olika rättssystem och har givetvis då anpassat sig till omkringliggande teoribildning och praxis. Det förefaller osannolikt, att en bedömning enligt svensk rätt i nuvarande läge skulle ha lett till ett annat resultat än vad de norska skiljedomarna kom fram till, men det är tänkbart, att den nya generalklausulen skulle ha kunnat medföra en annan utgång.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> SOU 1974:83. Generalklausulen siktar dock i första hand till att ta hand om konsument- eller konsumentliknande relationer.

## 4. VALUTASKYDD OCH INFLATIONSSKYDD UR PARTSSYNPUNKT

### 4.1. *Allmänt.*

Problemet med penningvärdeförändringar är väl känt, och avtalsskrivaren har i olika sammanhang utformat varierande klausuler till skydd mot oönskade konsekvenser av penningvärdeförändring.

Sådana klausuler varierar avsevärt från kortfattade och svepande prisindikationer i exempelvis prislistor och annonser men även i allmänna leveransbestämmelser till ibland mycket ingående reglering av olika förhållanden som kan påverkas av prisutvecklingen. Klausulernas omfattning skiftar också avsevärt mellan olika branscher och olika marknader.

Inom konsumenträttsliga relationer råder en i viss mån speciell situation genom KO:s agerande till förmån för konsumenterna, vilket bl.a. lett till prövning inför Marknadsdomstolen av vissa prishöjningsklausuler samt till nya klausuler efter förhandling mellan KO och branschföreningar.

I en broschyr med erbjudande om prenumeration på en tidskrift anges prenumerationspriset i schweizer franc "(or US \$ 36.00, DM 85.00, £ 15.25 or any other equivalent in a freely transferable currency, or in UNESCO coupons) . . . In the event of currency fluctuations the price in Swiss Francs is definitive". Utformningen av denna indikation kan knappast anses som helt lyckad och synes i en avtalssituation kunna leda till dispyter.

I en prislista och ordersedel för en segelbåt av 1975 års modell anges:

"Gäller från febr. 1974 tills vidare. (Tidigare prislistor annulleras.). . . Dokumenterade prishöjningar efter januari 1974 å material och tillbehör ingående i MAXI 77 samt ökade lönekostnader kommer att debiteras köparen. Blir prishöjningen mer än 5 % av totala orderbeloppet har köparen rätt att annullera kontraktet."

Denna klausul har varit föremål för tvist.<sup>29</sup>

Svenska Bilgrossisters Förenings Leveransbestämmelser (1961) anger:

<sup>29</sup> Jfr nedan s. 142.

”- - Alla priser äro baserade på de för säljaren gällande anskaffnings- resp. tillverkningskostnaderna på dagen för offert resp. orderbekräftelse. Skulle härefter fördyring inträffa för säljaren i dessa kostnader genom höjda inköpspriser, arbetslöner, tull-, frakt- eller försäkringskostnader eller genom ändrade valutakurser, skall motsvarande höjning ske i det pris, som köparen har att erlægga till säljaren.”

Klausuler som siktar till att skydda parterna för konsekvenser av penningvärdeförändring återfinns inom de mest skilda kontraktsrelationer, hyresavtal, avtal om leverans av verkstadsprodukter, fraktavtal osv. I vissa avtal finner man endast en valutaskyddsklausul, i andra endast en klausul av indextyp, och i andra åter båda typerna varvid ibland de båda faktorerna sammanvävs i varandra.

Prisklausuler kan vara relativt enkla eller utformas ytterst komplicerat. De kan uttala, att vid en påtaglig kostnadsförhöjning nya förhandlingar skall upptas eller att vissa noggrannt specificerade förhållanden automatiskt skall leda till prishöjning. Fördelen med den förra klausulen är givetvis, att den i det första förhandlingsskedet är relativt lätt att godta, då dess effekt ej närmare diskuteras och/eller den ej i detta ögonblick förefaller särskilt betungande. En sådan klausul brukar det inte vara alltför svårt att få en motpart att godta, och den betraktas då ofta av ena parten som innehållslös. Detta kan dock vara en klausul som i vissa fall kan bli ”farlig” just p.g.a. sin vaghet. Vid krav på nya förhandlingar kan den också bli minst sagt svårtillämplig, och tvistigheter kan uppkomma. Ofta har det i praktiken dock visat sig, att i goda partsrelationer parterna ej haft svårigheter att komma överens (vilket de dock förmodligen inte heller skulle ha haft även om en klausul saknats). Den senare klausultypen kan vara svår att få godtagen vid kontraktsskrivandet, eftersom parterna kan ha väsentligt olika uppfattningar om vilka faktorer som är relevanta etc. Även tillämpningen av sådana klausuler kan leda till svårigheter.

I åtskilliga allmänna leveransbestämmelser finns relativt summariska prisklausuler som tar sikte både på valutarisk och inflationsrisk. Nämnas kan exempelvis Grafiska Industriförbundets Allmänna försäljnings- och leveransvillkor av 1971 där prisklausulen (2) anger:

”Priser gäller netto fraktfritt inklusive emballage, såvida ej annat överenskommits.

Av myndigheter påbjuden varuskatt tillkommer.

Offert resp. ordererkännande gäller med reservation för prishöjningar på råmaterial och förbrukningsartiklar, ökning av löner och tillverkningskostnader ävensom för kostnadsökningar föranledda av ev. omsättningsskatter, tullavgifter, acciser och valutakursändringar. Dylika förhöjningar berättigar till däremot svarande ändringar av offertens resp. ordererkännandets priser. - - -.”

Svenska Rörgrossistföreningen VVS utgår i sina Allmänna Försäljningsvillkor från att en del uppräknade kostnadsökningar skall betalas av köparen, vartill fogas "samt andra kostnader, vilka icke förutsetts vid avtalets träffande." En sådan klausulutformning är ingalunda ovanlig men kan p.g.a. sin brist på precision leda till dispyter.

Inledningsvis vill jag här som allmän jämförelse presentera en pris- och betalningsklausul, som återfinns i ett flygcharteravtal (General Conditions). Denna klausul behandlar valutaförändringar och prishöjningar rörande bunker. Utformningen av klausulen skiljer sig på många sätt från liknande klausuler i sjöfraktavtal. Vad gäller kursförändringar kan pekas på, att klausulen talar både om "adjustment in the value of the Swedish crown" och "revaluation and devaluation" vilket skulle kunna leda till tvist. Vidare synes den delen av klausulen som rör bunker lägga på "bortfraktaren" viss bevisskyldighet som man inte återfinner i alla bunkerkláusuler:

"1. The charter price has been fixed on basis of the current local taxes and other public fees, handling fees and en route charges of the date of this Air Charter Agreement. - - - reserves the right to adjust the charter price in the event of Governmental Authorities or handling agents on airports, imposing new taxes, fees or en route charges and/or increasing existing taxes, fees or en route charges directly connected with the flight transportation to be performed according to this Air Charter Agreement.

2. In case the value of the Swedish currency as of the date of this Air Charter Agreement will be adjusted compared to other currencies relevant to the performance of this Air Charter Agreement during the period until the flight(s) to be performed is (are) completed, - - - may collect compensation for the total additional cost incurred for the performance of the flight(s) under this Air Charter Agreement according to the conditions and terms hereinafter specified:

a) As such other currency relevant to the performance of this Air Charter Agreement is the currency of the country, where each flight under this Air Charter Agreement departs ("departure currency"), the currency of the country, where each flight under this Air Charter Agreement disembarks ("disembarkation currency"), the currency of the country, where a scheduled interruption of the flight takes place ("stop-over currency") and U.S. dollars with regard to en route charges ("en route currency").

If payment by - - - preferably is made in another currency than the local currency, - - - may, at its own discretion, substitute "departure currency", "disembarkation currency" and "stop-over currency", respectively, with the currency preferably used.

b) The adjusted cost incurred by - - - due to adjustment of the Swedish currency in comparison to another currency (currencies) relevant to the perform-

ance of this Air Charter Agreement, shall be calculated separately for each flight performed under this Air Charter Agreement. The relevant date to establish if and to what extent a currency adjustment has taken place compared to the currency status on the date of this Air Charter Agreement, shall be the day of departure.

c) Each percentage of revaluation or devaluation of the Swedish currency compared to "departure currency" or "disembarkation currency" respectively, shall result in a cost adjustment for - - - amounting to    % of the charter price for the flight.

Each percentage of revaluation or devaluation of the Swedish currency compared to "stop-over currency" shall result in a cost adjustment per leg for - - - amounting to    % of the charter price for the flight.

Each percentage of revaluation or devaluation of the Swedish currency compared to "en route currency" shall result in a cost adjustment for - - - amounting to    % of the charter price for the flight.

d) When this Air Charter Agreement provides for two or more flights which have actually been performed the total amount of the cost adjustments for all flights performed under this Air Charter Agreement shall be established. In case this total amount does not exceed    % of the total charter price for all flights performed, it shall be borne by - - -. If it exceeds said figure, Charterer shall fully compensate - - - in addition to the charter price agreed upon.

3. The charter price has been determined on the basis that - - - will not have to pay a price for aircraft fuel used for the performance of any of the flights specified under this Air Charter Agreement exceeding the fuel price - - - had reason to calculate with on the date of this Air Charter Agreement pursuant to agreement concluded or to be concluded with fuel distributors to be used for delivery of fuel in connection with the performance of each flight.

In case - - - will have to pay a fuel price for any individual flight under this Air Charter Agreement exceeding the price thus calculated with, Charterer is obliged to compensate - - - for the total additional cost if that additional cost for fuel exceeds    % of the charter price for that individual flight, subject to the conditions and terms hereinafter stated.

a) - - - must, for instance, be referring to decisions taken within OPEC, show that any oilproducing or oilconsuming country has—at least three weeks before the performance of the flight—on one or several occasions issued a decree or sanctioned, express or implied, a price increase on aircraft fuel or on oilproducts, out of which aircraft fuel is produced, in addition to the price valid for said products on the date of this Air Charter Agreement, which increase amounts to or exceeds the price increase, for which - - - is claiming compensation of Charterer.

b) - - - must make probable that the additional cost claimed by - - - is a direct or indirect consequence of the price increase, decreed or sanctioned by one or more countries.

The additional cost for fuel shall be paid by Charterer seven days after - - - has

submitted an invoice to Charterer. Before that additional cost is paid, Charterer is, however, entitled to require that - - - shall verify the amount of the additional cost incurred by presenting a statement of a certified public accountant to be appointed by - - - and who shall have had the opportunity to review the relevant books, documents and records of - - - to control and verify that the additional cost is properly calculated.

In case the additional cost to be compensated by Charterer for any individual flight represents more than 20 % of the charter price for the flight, Charterer is entitled to cancel the remaining flight(s) under this Air Charter Agreement without paying any cancellation fee or indemnification, by giving written notice within one week after Charterer has received information of said additional cost.

4. Payment must be made in conformity with the rules and regulations of all Governments concerned and must be accompanied by authorization necessary for conversion and transfer of such currencies as may be required by - - -. Any refund by - - - under this Air Charter Agreement shall be made in the currency where the payment was originally made by Charterer.

5. Ground transportations are not included in the charter price.

6. Handling of the aircraft will be executed and paid by - - -."

Denna klausul kan jämföras med en fraktrevideringsklausul från ett sjöfraktavtal, som löper över en relativt lång period. Detta avtal är av "individualiserad" typ. Av klausulen framgår, att parterna har varit mycket osäkra beträffande utformningen av klausulen, se framför allt punkt D.c. Det är tydligt, att parterna önskat ta hänsyn till samtliga de olika kostnadsförändringar som kan tänkas inträffa och att man samtidigt haft svårigheter att förutsäga vilka dessa skulle komma att bli. En fraktrevidering skall reflektera kostnadsförändringar beträffande lastning och lossning, valutakursförändringar, ändrade bunkerpriser, ändrat kostnadsförhållande för redaren etc. Beträffande lastnings- och lossningskostnaderna gäller att man utgår från en historiskt känd kostnad på vars grund man gör en uppskattning för nästkommande period. Vad gäller kursförändringar baserar man sig på "official telegraphic purchasing rate", en skrivning som i olika sammanhang vållat problem. Till skillnad från flygcharteravtalet, där ändringar i bunkerkostnaden baserar sig på prisökningar hänförliga till officiella prisändringar från OPEC-ländernas sida speglar denna klausul det aktuella bunkerpriset på olika orter. Detta hänger troligen samman med att man har olika inköpsrutiner. Som synes grundar sig klausulen på att vissa kostnadsförändringar skall leda till automatisk, periodisk fraktrevidering, medan andra utgör en förhandlingsanledning. Parternas allmänna osäkerhet beträffande klausulen har lett till att man infört en bestämmelse

som ger båda parterna rätt att ta upp till förhandling hela fraktsystemet "if it has proved that the expectations to the outcome was far away from the intentions". Såvitt jag känner till har denna bestämmelse inte tillämpats, åtminstone inte enligt sin formella lydelse.

*"Revision of Freights*

During October each year the terms and conditions of the contract shall be reviewed based on the following:

A. *Loading and Discharging costs*

Latest October 31 each year /owners/ shall present to /charterers/ experienced loading-costs at --- and discharging costs in --- and ---. Based on these experienced figures an estimate of the charges for the ensuing contract year shall be agreed upon by /charterers/ and /owners/ and the freights for the ensuing year shall be adjusted accordingly.

B. *Currency Clause*

The US dollars freight are based on US dollar 1.00 being equal to Sw.Crs. 5.00. Should the official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm be less than Sw.Crs. 4.97 /owners/ to be compensated by /charterers/ with an amount in US dollar corresponding to the difference between 5.00 and the actual official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm.

Should the official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm be more than Sw.Crs. 5.20 /charterers/ to be compensated with an amount in US dollar corresponding to the difference between 5.17 and the actual official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm.

---

C. *Bunker Clause*

Freight rates above are based on the following fuel-prices:

| US \$/lt      | Rotterdam | Japan |
|---------------|-----------|-------|
| IFO 1500 secs |           | 14.00 |
| IFO 400 secs  | 15.00     |       |

In April 30th and October 31st each contract year /owners/ shall present actual fuelprices, which shall be compared with the above.

If the above fuel-prices have changed by more than US \$ 3/lt following adjustments to above freight shall be done and apply for all loadings until next fuel-adjustment:

---

It is thereby understood that if fuel-prices go up /owners/ will be compensated by /charterers/ and vice-versa.

The reimbursement either way to be done as a surcharge to or reduction from the freight payment.

The time for ship's departure from loading port shall determine to which 6-months period a cargo belongs.

D. *Others*

Other items which may be taken up for consideration:

A. *Owner's cost*

Owners have the right to claim higher freights because of increase in Owner's cost. Hereby - - - also the European operating costs for modern - - - vessels.

b. *Competitive Forces*

Both parties have the right to bring the terms and conditions of this contract up for discussions because of changes in competitive actions by other ship-owners or producers, government actions and others, which has a major effect to either party.

c. *Experience*

As neither of the parties has the experience of the value of above freight-rates, both parties have the right to bring up for discussion in - - - the whole freight system if it has proved that the expectations to the outcome was far away from the intentions.

- - -"

## 4.2. Olika alternativ för parterna rörande valutaskyddet

### 4.2.1 Icke-kontraktuella åtgärder

Förutom genom terminssäkring kan exportföretaget söka eliminera kursrisken genom motupplåning i samma valuta som den aktuella kontraktsvalutan, som här förutsätts ej vara svenska kronor, alltså han söker skaffa sig skulder, som till förfallotid — och ränta — synkroniseras med exportfordringen. Det i utländsk valuta upplånade beloppet säljs då omedelbart mot likvid i svenska kronor och den i sinom tid inflytande exportvalutan används till att betala lånet.<sup>30</sup>

Förutom möjligheten att genom svensk bank rediskontera exportväxlar saknas emellertid generellt tillstånd enligt valutaförordningen till upplåning utomlands för finansiering av svensk export. Enligt gällande bestämmelser (Valutaregleringen s. 17) är Riksbanken "beredd att på ansökan lämna svensk exportör tillstånd att i utlandet upptaga kredit avsedd för finansie-

<sup>30</sup> Jfr Uggle, s. 85 ff. Se också Clarke & Pulay, s. 24.

Helland ger en översikt över de faktorer som har särskilt intresse för sjöfarten och vissa av de metoder som förekommer i det sammanhanget.

Beträffande det följande se fr.a. Henriz & Skogsberg.

ring av exportörens egen kreditgivning i samband med förestående export. . . . Krediterna skola överensstämma med normal kommersiell praxis.” Det synes gälla, att exportör kan räkna med att sådant finansieringstillstånd lämnas — såvitt avser ännu ej verkställd leverans — för den kredit exportören lämnar sin köpare, dock endast avseende tiden efter verkställd leverans och under förutsättning att denna kredit, enligt riksbankens uppfattning håller sig inom normala gränser. Finansieringstillstånd kan också lämnas generellt för all kommande export, eller viss del därav.

Stora företag som arbetar både på export- och importsidan kan ha möjlighet att valutamässigt balansera sina valutafordringar och valutaskulder.

Bland annat i sådana fall då terminsmarknad saknas eller leveranstiden är för långt för att tillåta terminssäkring eller motupplåning ej kan ske, är valet av kontraktsvaluta av särskild betydelse för säljaren. Noteras kan i detta sammanhang också den möjlighet som kan finnas av att ett företag som ej har regelbundna affärer i en valuta kan söka överlåta en fordring till en annan firma som just då har behov av sådan valuta.

Om säljaren har sina huvudsakliga kostnader för leveransen i svenska kronor bör han — för att undvika kursförluster, i svenska kronor räknat — sträva efter svenska kronor som effektiv kontraktsvaluta. Om detta inte går på grund av förhandlingssituationen i det aktuella fallet eller om det fallet föreligger att säljaren av någon anledning önskar betalning i viss annan utländsk valuta än kontraktsvalutan — t.ex. för att reglera i sådan valuta gjord utlandsupplåning för finansiering av tillverkningen — utan att ta därmed ev. förbundna kursrisker, återstår som nämnts endast att i försäljningskontraktet arbeta in någon form av valutaklausul baserad på förändringar i tillämpliga valutakurser.

#### 4.2.2 Terminsaffärer

Ett traditionellt sätt att skydda sig mot kursförluster är terminssäkring.<sup>31</sup> Sett ur säljarens synvinkel innebär detta, att han normalt till en svensk bank på termin säljer sina exportfordringar i utländsk valuta mot likvid i svenska kronor.

Den svenska valutaförordningen innehåller vissa regler om terminsaffärer och stadgar bl.a.:

<sup>31</sup> Se *Uggla*, s. 41 ff., *Clarke & Pulay*, s. 24.

”Betalningar i utländsk valuta mellan valutainlåning och valutautlåning, vilka valutabank äger verkställa som löpande betalningar eller enligt riksbankens allmänna bemyndiganden till valutabankerna eller enligt särskilt tillstånd av riksbanken, må på nedan nämnda villkor terminssäkras i valutabank av den valutainlåning, som är betalande resp. betalningsmottagare i förhållande till utlandet.”

Ur köparens synvinkel bestäms alltså med banken på avtalsdatum kursen för den valuta, som skall levereras en viss dag i framtiden, och betalningen sker först på den överenskomna leveransdagen till den avtalade kursen, oavsett vad kursen vid detta tillfälle kan tänkas vara. Genom terminsaffärer skyddar sig alltså utbetalaren/betalningsmottagaren mot oförutsedda kurssvängningar, devalveringar eller revalveringar. Visserligen kan utbetalaren/betalningsmottagaren i och för sig göra en kursförlust på terminsaffären eller lida förlust genom en utebliven valutavinst, men avsikten med terminsaffären är önskemålet att exakt veta det belopp som skall utbetalas resp. kommer att inbetalas. För terminsmarknaden gäller särskilda valutannoteringar.

Huvudbestämmelsen för terminsaffärens löptid är att den omfattar den tid inom vilken den avsedda betalningen förfaller, men vissa inskränkningar har gjorts.

Både vid betalning av export och import samt beträffande inkommande och utgående frakter och charterhyror får terminssäkringen inte utsträckas längre än 24 månader. Med särskilt tillstånd från Riksbanken kan vid export och beträffande inflytande frakter och charterhyror terminskontraktet tecknas på längre tid än 24 månader. I övriga fall, t.ex. kapitalbetalningar och räntelikvider är gränsen sex månader.

Den svenska banken får täcka sitt terminsköp från exportören genom motsvarande terminsförsäljning. Dock är multilaterala terminsaffärer, dvs. terminsaffärer med utländsk bank i utländsk valuta mot annan utländsk valuta eller i tredje lands valuta mot svenska kronor ej tillåtna annat än med riksbankens speciella tillstånd.

De tidsbegränsningar som finns i valutalogstiftningen, avsaknad av fungerande marknad för terminsaffärer på längre tid och/eller i vissa valutor samt *kurssäkringskostnaden*, kan dock leda till att detta alternativ inte alltid är praktiskt.

#### 4.2.3 Valutakurs och avtalsskrivaren

Om parterna finner, att inget av de nämnda alternativen ger tillräckligt

skydd kan de försöka skapa säkerhet genom att i avtalet rycka in en särskild valutaskyddsklausul.<sup>32</sup> I detta avsnitt kommer ett antal sådana klausuler att presenteras samt några rättsfall som illustrerar några aktualiserade tvistefrågor. Klausuler, där kursrisken sammankopplats med klausuler som även rör allmänna kostnadsökningar presenteras i efterföljande avsnitt.

Om priset ej fastställs i en valuta kan det relateras till någon annan enhet, antingen denna skulle utgöras av guldvärde, en annan valuta eller en kombination av flera andra valutor. Situationen kan växla snabbt och förutsättningarna för klausulformuleringen kan komma att totalt förändras. I fackpress har under de senaste åren förekommit ganska ingående diskussioner om dessa frågor med något varierande rekommendationer, bl.a. beroende på vid vilken tidpunkt de formulerats.<sup>33</sup>

Valutaskyddsklausuler visar sig i praxis ofta otympliga och tungrodda. Det kan också hända att när man till slut har lyckats förstå en riktigt invecklad devalveringsklausul, resultatet visar sig bli precis motsatt vad man hade tänkt sig.<sup>34</sup>

<sup>32</sup> Intertanko, Circular letter, May 18, 1973:

"There is today no valid international agreement on currencies. In the future one may expect currency fluctuations which might affect substantially the relationship between shipowners and charterers. The fluctuations may lead to catastrophic losses to one party and to a corresponding unjust enrichment to the other."

<sup>33</sup> Nordisk Skibsrederforening Medlemsblad senast Okt. 1974 Nr. 499 s. 4422. Intertanko, Circular letter, May 18, 1973. Institutet för utländsk rätt, Meddelande 21/68, 9/69, 12/71, 17e/71. BIMCO bl.a. April 1973 p. 1981.

Härvid kan också hänvisas till, att problemet även uppmärksammats i försäkringssammanhang. I UK Mutual Steamship Association, cirkulär har föreslagits följande text i förnyelsebrev:

"Hitherto, in common with the other Members of the Association, your premium rating has been expressed in terms of the U.S. dollar. While for many members this currency is convenient and appropriate to their ownership and operations, there are instances where a Member's national currency or some other currency may be more appropriate or convenient to the Member, particularly so where this results in all his insurances being arranged in one currency.

At the renewal for the year commencing the 20th February, 1974 we would like to consider with you the possibility of expressing your premium rating in . . .

Should you agree to such a change, your premium and claims record for future years would be maintained in that currency, and you would naturally retain the right to have your claims reimbursed either in that currency or in the currency in which they have been paid by you."

<sup>34</sup> *Lie*, s. 242.

Ur en synpunkt kan det knappast betraktas som särskilt svårt att skriva en klar valutaskyddsklausul. Det räcker ju att ange vad som skall vara "money of account".<sup>35</sup> Om man t.ex. vill knyta sitt krav till tyska mark, antingen i tron att marken kommer att hålla värdet eller eftersom man själv har stora utgifter i Västtyskland, kan förpliktelsen anges i tyska mark även om parterna är eniga om att själva betalningen skall ske i annan valuta. En uttrycklig bestämmelse kan också tas in om att gäldenären kan betala med befriande verkan genom att erlægga pund, yen, kronor etc. Förutsättningen är att betalningsdagens kurs läggs till grund, så att borgenären vid betalning kan växla till sig de mark kontraktet berättigar honom till. Men då tidpunkten för fastställande av omväxlingskursen löses något olika i olika länder bör uttryckligen framgå att vid omräkningen de kurser skall ligga till grund som gäller vid den faktiska betalningstidpunkten.

Ofta är emellertid valutaskyddsklausuler mer invecklade. Man anger t.ex. frakten till ett visst antal pund, med ett tillägg om att pundbeloppet skall justeras om värdet i relation till en annan valuta förändrats. Detta är vanligt.

I flera andra sammanhang återfinner man också valutaskyddsklausuler av varierande utformning. Som visats finns i en del allmänna leveransbestämmelser "prisklausuler" som bl.a. innehåller ett valutaskyddsmoment. I dylika sammanhang har dock klausulerna en tämligen allmän-giltig utformning.

Mera speciella valutaskyddsklausuler återfinns dock i flera sammanhang.

Under lång tid synes valutaskyddsklausuler inte ha varit så vanliga i konossement, men exempel finns:

"Freight to be paid in cash at the current official rate for sight draft on the day of ship's entry at customs at the port of discharge."<sup>36</sup>

I ett annat konossement återfinns följande valutaskyddsklausul:

"The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulation exists or is applicable the following clause to apply:

<sup>35</sup> Id., s. 243.

<sup>36</sup> Johnson Line (Brazil Homeward). Denna klausul kan jämföras med Gencon kl. 4: "The freight to be paid in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment . . ."

If, between the date of the freight agreement and the date when freight and charges are paid, the currency, in which freight and charges are quoted, is devalued or otherwise similarly changed in relation to currencies influencing the costs of the Carrier, then all freight and charges shall be automatically and immediately increased equivalent to the extent of the devaluation or change.

In case the Carrier has consented to payment in another currency than the above mentioned currency, then all freight and charges shall—subject to the preceding paragraph—be paid at the highest selling rate of exchange for bankers' sight draft current on the day when such freight and charges are paid. If the banks are closed on the day when the freight and charges are paid the rate to be used will be the one in force on the last day the banks were open.”<sup>37</sup>

I Combiconbill kl. 19 återfinns följande valutaskyddsbestämmelse:

”If the currency in which freight and charges are quoted is devalued between the date of the freight agreement and the date when the freight and charges are paid then all freight and charges shall be automatically and immediately increased in proportion to the extent of the devaluation of the said currency.”

Dessa klausuler har tillkommit i olika situationer. Den första, som troligen ej längre har någon praktisk användning baserar sig på ”current official rate”. Den har sannolikt tillkommit i en tid med relativt fasta växelkurser och kan jämföras med utformningen av den andra klausulen 3. st. Combiconbill är ett modellkonossement och den citerade klausulen kan betraktas som en markering av ett område som bör regleras. Den fyller sin funktion under många omständigheter, men ordet ”devaluation” kan leda till dispyter, eftersom frågan kan uppstå om med devalvering endast avses av myndighet beslutad kursförändring. Denna tvisteanledning söker den andra klausulen eliminera genom skrivsättet ”devalued or otherwise similarly changed”.

I detta sammanhang kan även erinras om diskussioner som förts inom linjekonferenser angående risken för kursändringar. Ofta har linjekonferensernas tariffer baserats på US \$ men även ibland på exempelvis Unit of Account. En förändring av kursrelationerna har då normalt föranlett en höjning av tarifferatena, men i flera fall har en särskild ”currency adjustment factor” (CAF) introducerats. De rekommendationer som lämnats till linjekonferenserna har utgått från dels en viss basrelation mellan ett antal valutakurser i förhållande till tariffvalutan dels en förteckning över ”weighting factors” som behövs för kalkylering av CAF. Dessa ”weighting

<sup>37</sup> Tor Line.

factors” kan basera sig på alla de valutor som representeras inom konferensen eller endast på de viktigaste av dessa.

Erinras kan även om UNCTAD-kodens art. 17, som rör valutafluktuationer.

”1. Exchange rate changes, including formal devaluation or revaluation, which lead to changes in the aggregate operational costs and/or revenues of the shipping lines members of a conference relating to their operations within the conference provide a valid reason for the introduction of a currency adjustment factor or for a change in the freight rates. The adjustment or change shall be such that in the aggregate the member lines concerned neither gain nor lose, as far as possible, as a result of the adjustment or change. The adjustment or change may take the form of currency surcharges or discounts or of increases or decreases in the freight rates.”

Enligt denna klausul behövs således inte någon formlig devalvering eller revalvering, men kursförändringen måste leda till en verklig förändring av det totala utfallet. Ett kursfall, som drabbar intäktssidan medför ju också ofta lägre utgifter, och det är den totala bilden som skall bedömas.<sup>38</sup>

En klausul som kom att tillämpas redan i samband med valutaoron i slutet av 1940-talet är följande, som i första hand haft tidsbefraktning för ögonen:

”It is mutually agreed that the monthly hire due under Clause . . . is based upon the mean of the present Bank of England’s selling and buying rate for the U.S. Dollar, viz. \$ . . . to the Pound Sterling. Should this mean rate fluctuate it is understood and agreed that the Sterling hire payment shall be adjusted upwards or downwards and the amount actually payable in Sterling shall be the hire calculated at the agreed rate in Sterling of £ . . . multiplied by \$ . . . and divided by the new mean rate in force on the due date of payment.”

Denna klausul rekommenderades bl.a. av BIMCO så sent som 1971.<sup>39</sup> Klausulen kan naturligtvis anpassas så att den gäller även andra valutor än pund och dollar.

En klausul som förekommit i ett tidsbefraktningsavtal är följande:

<sup>38</sup> Jfr ND 1975 s. 74.

Påpekas kan, att enligt 2. st. ”Such adjustments or changes shall be subject to notice . . .”, som kan ha regionala variationer. Den amerikanska Federal Maritime Commission har i Docket No. 72—5 (den 5 september 1972) förklarat att det vore olagligt för en linjekonferens att införa en ”short notice increase on dual-rate contracts” p.g.a. devalvering.

<sup>39</sup> BIMCO Annual Report 1970—71, s. 294.

*"Currency Clause*

The US dollars freight are based on US dollar 1.00 being equal to Sw. Crs. 5.00. Should the official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm be less than Sw. Crs. 4.97 /owner/ to be compensated by /charterer/ with an amount in US dollar corresponding to the difference between 5.00 and the actual official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm. - - -.

Should the official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm be more than Sw. Crs. 5.20 /charterer/ to be compensated with an amount in US dollar corresponding to the difference between 5.17 and the actual official telegraphic purchasing rate of exchange in Stockholm.

Exchange rates to be fixed 4 times each contract year:

At November 1st, February 1st, May 1st and August 1st, and apply for loadings in the following 3-months period, and have the form of a surcharge to or reduction of freight bills.

In the case a vessel starts to load at the end of one 3-months period and completes loading in the following 3-months period the time for ships departure shall determine to which 3-months period a cargo belongs.

Example:

|                                                             |                   |
|-------------------------------------------------------------|-------------------|
| Vessel loading                                              | 100.000 cartons   |
| total freight                                               | US dollar 160.000 |
| actual official purchasing<br>rate of exchange in Stockholm | 4.92              |

Thus, surcharge in the favour of owner to be computed as follows:

$5.00/4.92 \times 160.000 - 160.00 = 1.0163 \times 160.000 - 160.000 = \text{US dollar } 2.608.$

/Charterer/ has the option of paying freights cargo by cargo in Sw. Crs., and when doing so freights in Sw. Crs. to be computed along with lines as per above."

En valutaklausul i ett transportkontrakt har utformats på följande sätt:

"With reference to Clauses - - -, the freight is payable in Pound Sterling on Bill of Lading weight less vessel's estimated disbursements at port of discharge with an agreed parity between Pounds Sterling and the Swedish Kronor of 10.40 Swedish Kronor to £ 1 Sterling but no adjustment in the Sterling freight payable by Charterers to take place if the rate of exchange applicable at the time of freight being paid for each respective voyage is within Swedish Kronor 10.38/10.42 and only when the current exchange rate is outside these limits will the rate of 10.40 Swedish Kronor/£1 apply. On each voyage, the day of completion of discharge shall be the day applicable for establishing currency parity. The above parity similarly to apply to the demurrage/despatch payable."

I BIMCO Annual Report 1972—73<sup>40</sup> togs problemet åter upp varvid

<sup>40</sup> S. 65—68, 139—141. Härvid påpekas bl.a., att klausulen anpassats till OPEC-avtalet.

den klausul som gjorts upp inom Intertanko<sup>41</sup> presenterades:

"Currency Clause

1) It has been established by Owners and Charterers that on the date of this fixture the Central Exchange Rates of 9 selected currencies against the U.S. dollar are as shown in Attachment "A" hereto.

2) a) Owners and Charterers agree that on the 1st of January, the 1st of April, the 1st of July and the 1st of October in each year the mean of the buying and selling exchange rates in respect of telegraphic transfers for the 9 selected currencies into U.S. dollars, as quoted by the National Westminster Bank Limited in London at 10.30 a.m. G.M.T., shall be rechecked and the percentage increase (+)/decrease (—) in the rates of exchange for each individual currency against the U.S. dollar as compared to the Central Exchange Rates in Attachment "A", shall be calculated to two decimals only.

b) If for one or more of the currencies in question two or more exchange rates for different kinds of transactions are quoted, the one used in the calculation under this clause shall be the exchange rate quoted for import and export commodities. If on the dates mentioned all or some of the exchange rates in question are not quoted by the National Westminster Bank Limited in London, the rates on the first quotation thereafter for each of the 9 selected currencies shall be used in the calculation.

3) If it is found that the arithmetic average of the percentage increase (+) or decrease (—) of the 9 selected currencies compared to the U.S. dollar, computed in accordance with the principles of Attachment "B" hereto, amounts to two (2) whole percentage points or more, the charter hire to be paid under this charter shall be increased/decreased by an equal percentage. The revised charter shall become effective from the first payment of charter hire due in the respective calendar quarter.

4) When a revised charter hire has become effective, the provisions of paragraphs 2 and 3 shall apply to allow for subsequent revisions of the charter hire. In the calculation of the percentage points by which any revised charter hire shall be increased/decreased, the following rules shall be observed:

a) The Central Exchange Rates shown in Attachment "A" shall be replaced by the quotation for each of the 9 selected currencies applied to calculate the percentage points actually used to fix the revised charter hire in question:  
and

b) The calculation shall be based on the increase/decrease in the rates of exchange subsequent to the date of such quotation.

Any revised charter hire shall remain effective until a new charter hire fixed according to the provisions of this paragraph has become effective.

<sup>41</sup> Jfr Intertanko Circular letter to brokers av den 18 maj 1973. Se även BIMCO Bulletin 1973 s. 2337—38. Obs. att exemplen varierar beroende på valutäläget.

*Attachment "A"*

## Central Exchange Rates against U.S. \$ (Hypothetical Example)

|                          | Units per U.S. \$ |
|--------------------------|-------------------|
| Belgium . . . . .        | B.Frc. 44.816     |
| France . . . . .         | F.Frc. 5.1157     |
| Germany . . . . .        | D.M. 3.2225       |
| Italy . . . . .          | Lire 581.50       |
| Japan . . . . .          | Yen 308.00        |
| Netherlands . . . . .    | H.fl. 3.2447      |
| Sweden . . . . .         | S.kr. 4.8129      |
| Switzerland . . . . .    | S.Frc. 3.8400     |
| United Kingdom . . . . . | £ 0.38377         |

*Attachment "B"*

## Example of Calculation

|                          | I<br>Central Exchange<br>Rates or Revised<br>Values against<br>U.S. \$ | II<br>Exchange Rates<br>Quoted by National<br>Westminster Bank on<br>Date of Review | III<br>Percentage increase<br>(+) / decrease (-)<br>in the rates of ex-<br>change for each<br>individual currency |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Belgium . . . . .        | 44.816                                                                 | 42.500                                                                              | + 5.45                                                                                                            |
| France . . . . .         | 5.1157                                                                 | 4.80000                                                                             | + 6.58                                                                                                            |
| Germany . . . . .        | 3.2225                                                                 | 3.0000                                                                              | + 7.42                                                                                                            |
| Italy . . . . .          | 581.50                                                                 | 600.000                                                                             | - 3.08                                                                                                            |
| Japan . . . . .          | -                                                                      | -                                                                                   | + 10.05                                                                                                           |
| Netherlands . . . . .    | -                                                                      | -                                                                                   | + 7.42                                                                                                            |
| Sweden . . . . .         | -                                                                      | -                                                                                   | - 4.06                                                                                                            |
| Switzerland . . . . .    | -                                                                      | -                                                                                   | + 8.35                                                                                                            |
| United Kingdom . . . . . | -                                                                      | -                                                                                   | - 4.06                                                                                                            |
|                          |                                                                        | Total                                                                               | 34.07                                                                                                             |

$$\text{Arithmetic Average} = \frac{+ 34.07}{9} = + 3.79 \text{ per cent.}$$

(According to this hypothetical example the hire amounts should be increased by 3.79 per cent and the initial central exchange rates in Attachment "A" should be replaced by the exchange rates in column II)."

I BIMCO Bulletin<sup>42</sup> har Intertankos nya "U.S. Dollar Exchange Rate Clause" presenterats:

<sup>42</sup> No. II-1975, s. 3153.

”(För incorporation in charter parties for medium or long periods, fixing the charter hire in U.S. dollars.)

1. The charter hire to be paid under this charter party shall be subject to quarterly adjustments on account of changes in the exchange rate value of one U.S. dollar as expressed in the following Selected Currencies set out under 2a.
2. a) Basic Exchange Rates shall be the arithmetical average of exchange rates for the Selected Currencies against the U.S. dollar quoted on the 1st, the 7th, the 14th and 21st of the three calendar months immediately preceding the date \* of this charter party. These rate are: FRENCH FRANC . . . , JAPANESE YEN . . . , POUND STERLING . . . , W. GERMAN MARK . . . , NORWEGIAN KRONE . . . , - - - - - , - - - - - .  
 b) Quarterly Average Exchange Rates shall be the arithmetic average of the exchange rates for each of the Selected Currencies against the U.S. dollar quoted on the 1st, the 7th, the 14th and 21st of the three calendar months immediately preceding the 1st of January, the 1st of April, the 1st of July and the 1st of October, respectively.  
 c) The exchange rates to be applied under this Clause shall be the mean of the opening buying and selling spot exchange rates in respect of the telegraphic transfer for the Selected Currencies into U.S. dollars as quoted by the First National City Bank in London.  
 d) If on the dates referred to in this Clause all or some of the exchange rates in question are not quoted by the First National City Bank in London, the rates on the first day of quotation thereafter as set out in paragraph 2c) for each of the Selected Currencies shall be used.
3. a) On 1st January, 1st April, 1st July and 1st October in each year the respective Quarterly Average Exchange Rates for each of the Selected Currencies against the U.S. dollar shall be ascertained and the percentage increase or decrease as compared to the Basic Exchange Rates shall be rounded off to two decimals only.  
 b) If it is found that the arithmetic average of the percentages of increase or decrease of the selected currencies compared to the U.S. dollar amounts to two (2) whole percentage points or more, all charter hire instalments falling due under this charter party in the month when the calculation is made and the two following months, shall be increased if the U.S. dollar is weakened, or \* decreased if the U.S. dollar is strengthened, by that percentage/the half of that percentage.  
 c) The provisions of this Clause shall not apply to any charter hire instalments \* falling due in the first year/the first six months of the period of this charter party. Adjustment may immediately thereafter be made in accordance with the latest quarterly exchange rates.

\* Delete/complete as appropriate.”

Denna klausul har utformats som ett alternativ till 1973 års Intertanko-klausul.

Nordisk Skibsrederforening har haft en stor mängd förfrågningar beträffande valutakurser och ett stort arbete har nedlagts inom organisationen på att utarbeta klausuler avpassade efter omständigheterna i det enskilda fallet. Sådana omständigheter kan vara huruvida klausulen skall verka i en riktning endast eller i båda riktningarna, hur man kan utforma klausuler som baserar sig på flera olika valutor och där de olika valutorna har olika viktfactorer etc.<sup>43</sup> I sammanhanget påpekas också vad som ovan berörts,<sup>44</sup> nämligen att det i vissa rättsordningar finns risk för att borgenären inte får någon särskild kompensation för kursförlust till följd av kursförändring efter för sen betalning av en skuld.<sup>45</sup> För att motverka en sådan konsekvens föreslås följande klausul:

"If the hire is not fully paid on the due date, the Owners shall be indemnified against all losses caused by changes in the rates of exchange, (and shall also be entitled to interest at . . . % p.a. from due date up to and including the date of actual payments)."

Vidare har en särskild "currency hardship clause" utarbetats.

"Owners and Charterers hereby recognise that circumstances may arise during the currency of the charter term by reason of currency devaluation which may render it equitable that there should be increases or decreases in the rate of hire payable for the vessel. In the first instance; the parties will endeavour amicably to agree upon the appropriate adjustment. If they are unable to reach agreement the questions whether there should be any such adjustment and if so, the amount thereof, shall be determined by an independent shipbroker who shall be appointed for that purpose by the parties, or, in the event of their disagreement by the president for the time being of the Institute of Chartered Shipbrokers in London. Such broker shall act as a valuer and not as an arbitrator and his decision shall be final and binding."<sup>46</sup>

Särskilt understryks svårigheterna med att utforma en precis kursskyddsklausul och förf. varnar för de risker som är förknippade med ändringar i klausulerna, om inte effekterna av en sådan ändring noga begrundats. Det är tydligt, att förhandlingsläget är avgörande för parterna

<sup>43</sup> *Gram*, s. 53 ff.

<sup>44</sup> S. 40 f.

<sup>45</sup> *Gram*, s. 57 f.

<sup>46</sup> *Id.*, s. 58.

både vad gäller val av valuta och utformningen av kursrelationerna i en kursskyddsklausul. Hur den individuella klausulen formuleras blir således i sista hand beroende av förhandlingsläge och förhandlingsskicklighet men givetvis även av "drafting ability".

Kursskyddsklausuler återfinns givetvis även i många andra branscher, och bedömningen av de olika faktorer som har betydelse sker på ett likartat sätt, dock med beaktande av att faktorerna kan variera något. I ett nedan vidare omnämnt entreprenadavtal för oljeborrning återfinns följande valutaklausul:

"Currency fluctuations

At its option Contractor may require corresponding adjustments in all amounts payable under this contract if the rate of exchange from D.fl. to US \$ decreases from the rate on 15th February 1973, being understood that the rate on said day was D.fl. 2.968 paid for one US \$."

I ett kolimportkontrakt finns bl.a. följande valutaskyddsklausul:

"Ovanstående pris är baserat på för dagen gällande växelkurs mellan exportlandets valuta och svenska kronor; en förändring av denna växelkurs, som påverkar det f.o.b.-pris säljaren har att erlægga omräknat i svenska kronor, skall automatiskt föranleda motsvarande höjning eller sänkning av i detta kontrakt angivet pris."

I ett internationellt försäljningskontrakt återfinns följande bestämmelser rörande valutaskydd:

"Should the par value/central rate (as established by The International Monetary Fund) of the currency, in which the prices for this offer/order/contract are quoted, be changed, the Buyer as well as the seller shall have the right to renegotiate the price for any unshipped part of this offer/order/contract.

This clause should also be applicable when the rate of exchange of the referred currency is floating (without any new par value/central rate being established) beyond the limits established with The International Monetary Fund."

*"UK/EIRE – KRAFT/SULPHITE/GREASEPROOF*

The net invoice amount in £ Stg. to be converted into and paid in SwCrS at the rate of £ Stg. 1 = SwCrS 11:40. Alternatively, payment of the invoice amount in SwCrS may be effected also in £ Stg. at the bank selling rate of SwCrS on date of payment.

*INVOICING IN US \$ – KRAFT/VEG. PARCHMENT*

The price in US \$ is fixed to the rate of US \$ 1 = SwCrS 4:56. Shipments will be invoiced at the official buying rate quoted in Stockholm on the date of invoice.

### INVOICING IN US \$ – SULPHITE/GREASEPROOF

Should the official buying rate of exchange of US \$ as quoted in Stockholm fall by more than 2,25% below US \$ 1 = SwCrs 4:56 the invoice price will automatically be adjusted accordingly.”

Vissa problem kan uppkomma om avtalet direkt eller indirekt hänvisar till två eller flera valutor utan att ange vilken som skall vara ”money of account”.<sup>47</sup> En del sådana spörsmål har lett till rättsliga tvister.

Certepartier som 1972 slutits på ”worldscale” är ett exempel härpå. Härvid angavs ”worldscale”-frakter både i pund och dollars, baserade på kursen 1 pund = 2:40 i dollar, och parterna fick själva välja mellan de två valutakolumnerna, vilket ofta försumrades. När kursen 2:40 inte längre var aktuell uppstod tvist beträffande vilken valuta som var värdeenhhet. En sådan dispyt får naturligtvis lösas med utgångspunkt i tillgängliga tolkningsdata, men det kan vara ytterst vanskligt att nå ett rimligt avgörande.<sup>48</sup>

”Money of account” kan även variera inom samma kontrakt. Ett exempel härpå finns i *Alexandra I*.<sup>49</sup>

Skeppet hade slutits på ett sju års konsekutivt resecerteparti till Intascale minus 38. Certepartiet innehöll bl.a. följande tilläggs klausul: ”The rates of freight are to be based on the dollar rates as expressed in 'Intascale' as at the date of this charter party, but payable in external sterling in London at the mean rate ruling at the date of each freight payment.” Parterna hade således avtalat att dollar var värdeenhhet för frakten. Vidare hade dock avtalats att om i förhållande till kontraktstidpunkten en prisökning skedde i en bestämd fransk leverantörs listpriser skulle rederiet ha rätt till motsvarande compensation. På samma sätt skulle befraktarna krediteras om priserna gick ner. Oljeleverantören angav sina priser i pund och efter sterlingdevalveringen 1967 uppjusterades samtliga priser. Rederiet krävde compensation och fick medhåll. Befraktarna påpekade förgäves att eftersom frakten hade stipulerats i dollar, fick rederiet fler pund till förfogande efter devalveringen vilket skulle täcka den nominella ökningen i bunkerpriserna. Vad gällde eskalationsklausulen rörande bunkers, fann rätten att sterling var ”money of account”.

Närliggande problem har också varit föremål för bedömning i två nordiska skiljedomar som här skall refereras utförligt, då de innehåller principiellt intressanta frågeställningar.

Den ena återfinns i ND 1971 s. 340 (skiljedom i Köpenhamn) och gäller tolkningen av en paritets klausul.

<sup>47</sup> Jfr *Mann*, s. 198 ff.

<sup>48</sup> Jfr *Lie*, s. 241.

<sup>49</sup> [1972] 1 Lloyd's Rep. 339. Jfr [1971] 2 Lloyd's Rep. 469.

Befraktning skedde på ett Baltime 27 sept. 1968. Tidsfrakten bestämdes i tyska mark. Befraktaren föreslog den av BIMCO då rekommenderade valutaskyddsklausulen:

"It is mutually agreed that the monthly hire due under clause . . . is based upon the mean of the present bank of England's selling and buying rate for the Danish crown, viz. 1.89 to the German mark. Should this meanrate fluctuate it is understood and agreed that the DM. hire payments shall be adjusted upwards or downwards and the amount actually payable in DM. shall be the hire calculated at the agreed rate in DM. multiplied by Dcr. 1.89 and divided by the new meanrate in force on the due date of payment."

Rederiet förklarade sig villigt att godta följande klausul, som kom att ingå i certepartiet:

"Should present parity rate of exchange between Danish Kroner and West German Mark be altered by official devaluation of Danish Kroner and/or official revaluation of West German Mark Charterers to have the option of redelivering vessel to Owners with minimum 60 (sixty) days notice unless Owners pay the difference to Charterers."

Då certepartiet ingicks var kursen 100 DM = 188,94 D.kr. Under tiden oktober 1969 revalverades marken och den nya kursen blev DM 100 = 203,85 D.kr. I enlighet härmed reducerades den avtalade tidsfrakten. Fram till maj 1971 fick IMF-länder låta sin valutakurs variera innanför en marginal av  $\pm 1\frac{1}{2}$  % i förhållande till den till fonden anmälda pariteten. I begynnelsen av maj 1971 gjordes D-marken flytande. Efter revalveringen av D-marken i oktober 1969 sattes pariteten till 100 DM = 204,91 D.kr. med yttergränserna 201,78 och 208,16. Därefter steg kursen kontinuerligt och i september var genomsnittskursen 217,80.

Med en hänvisning till denna utveckling och till certepartiets valutaklausul sade befraktarna i ett telex av aug. 1971:

"charterers consider the position as if an official revaluation has taken place, and therefore request the owner's decision as to whether the owner prefers to cover the loss in the rate of exchange which is presently 220,13 Dcr. towards 206,71 to the mark on the time of suspension of official valuation or alternatively take redelivery of the ship in which case charterers hereby give 60 days notice of redelivery. failing your agreement to charterers point of view charterers want to arbitrate the matter in Copenhagen as an urgent principle case, and include their loss of rate of exchange as from May 5th 1971."

Redaren tillbakavisade påståendet med hänvisning till att frisläppandet av växelkursen ej täcktes av klausulen. Yttranden inhämtades från såväl Kjøbenhavns Handelsbank som Landeszentralbank i Bremen vari uttalas att någon officiell revalvering av den tyska marken ej ägt rum.

Enligt befraktarna förelåg genom att Deutsche Bundesbank officiellt befriats från sin interventionsplikt gentemot US dollar de facto en officiell revalvering. Befraktarna tillbakavisade de "banktekniska" övervägandena och menade att

klausulen måste tolkas förnuftigt med hänsyn till de ändrade omständigheterna. Vidare hänvisade befraktarna till gällande praxis rörande guld klausuler.

Förutom klausulens ordalydelse och rederiets önskan om en klausul varigenom endast officiella kursändringar skulle tillmätas betydelse, menade rederiet att frakten skulle erläggas i D-mark, varför undantagsklausulen (paritetsklausulen) knappast kunde tolkas så vitt som befraktarna gjorde gällande. Skiljedomarna kunde ej nå enighet, varför ordföranden fick avgöra saken. Han gav befraktarna medhåll i att den inträffade situationen hade en viss likhet med en revalvering och innebar motsvarande konsekvenser för dem. Han menade dock, att det vid en officiell revalvering är fråga om en bestämd förhöjning av kursen från en bestämd dag och gällande tills en ny kursändring äger rum. Han kom fram till, att befraktarna i den här situationen ej kunde använda sig av klausulen.

Efter viss tveksamhet har jag funnit utslaget rimligt åtminstone under här aktuella omständigheter. Det framgår ej av fallet om utvecklingen på fraktmarknaden varit negativ för befraktaren. Kanske skulle inte samma formella betraktelsesätt ha använts även i en situation där kursändringen vore 20 % eller större. Å andra sidan skulle en sådan tillämpning av klausulen leda till betydlig osäkerhet. Kan man möjligen försiktigt anta utvecklingen mot en princip, att klausulen är tillämplig enligt sin ordalydelse så länge dess tillämpning ej leder till uppenbar obalans mellan parterna? (Vi befinner oss här givetvis långt från "exorbitanta" prishöjningar.)<sup>50</sup>

Det andra fallet är likaså en skiljedom (Oslo) refererad i ND 1975 s. 74. Ett utförligt återgivande även av detta fall är på sin plats med tanke på att avtalsmekanismen i samband med telekommunkation får en praktisk belysning.

Två fraktavtal hade slutits på Baltime-formulär med ändringar och tilläggs klausuler. Båda certepartierna innehöll en klausul som rörde frågan hur en eventuell dollardevalvering skulle inverka på tidsfrakten, och det var beträffande tolkningen av denna klausul som rederiet och befraktaren blev oeniga.

Under förhandlingarna sändes bl.a. den 23 oktober 1972 följande telex till mäklaren för vidarebefordran till befraktaren rörande den första befraktningen: "HÄRMEÐ BEKRÄFTAS TIDSBEFRAKTNINGEN AV OVANSTÅENDE FARTYG PÅ FÖLJANDE VILLKOR:

<sup>50</sup> Det diskuterade problemet är naturligtvis ett avtalstolkningsproblem, och det här framkastade tolkningsförslaget är inte alls någon ny princip.

...

# CLAUSE 36

IF DURING THE CURRENCY OF THE CHARTER THE US DLR CURRENCY IS DEVALUATED WITH MORE THAN TWO PERCENT COMPARED TO THE SWISS FRANC CURRENCY AT THE DATE OF SIGNING THIS CHARTER-PARTY THE HIRE TO BE PROPORTIONALLY INCREASED. THE NATIONAL WESTMINSTER BANK LONDON MEAN RATE OF EXCHANGE AT 10.00 HRS A.M. SHALL APPLY."

Klausulen blev föremål för vidare förhandlingar. I ett telex från mäklaren till rederiet en vecka senare sägs:

"KAN NU BEKRÄFTA DENNA AFFÄR (BOARDS APPROVAL OK) MED FÖLJANDE ÄNDRINGAR:

...

# CLAUSE 36 SKALL LYDA:

IF DURING THE CURRENCY OF THE CHARTER THE US DOLLAR CURRENCY IS DEVALUATED WITH MORE THAN TWO PERCENT COMPARED TO THE SWISS FRANC CURRENCY AT THE DATE OF SIGNING THIS CHARTER-PARTY THE HIRE TO BE RENEGOTIATED BUT NOT TO EXCEED THE CORRESPONDING INCREASE. THE NATIONAL WESTMINSTER BANK LONDON MEAN RATE OF EXCHANGE AT 10.00 HRS A.M. SHALL APPLY."

Följande dag sändes ett nytt telex från mäklaren till rederiet:

"CLAUSE 36 ÄR VI ÖVRENS OM SÅLEDES VI STRYKER REFERENSEN TILL SWISS FRANC REVALERING  
ALLT SÅLEDES NU KLART."

Härtill svarade rederiet i telex samma dag:

"ERT TX...

TACK FÖR BEKRÄFTELSEN ATT BEFRAKTNINGEN NU ÄR I ORDNING..."

Till det ursprungliga certepartiet utarbetades ett addendum, varvid mäklaren skrev till rederiet:

"Bilagt översändes 1 original samt 6 kopior av Addendum nr. 1 beträffande diverse ändringar och tillägg i enlighet med överenskommelse.

Med hänsyn till Ert telex med diverse ändringar har vi medtagit dessa i rubr. addendum med undantag av punkt nr. 4, eftersom devalveringsklausulen är uppgjord i enlighet med telex..."

Efter slutförande av förhandlingarna rörande ILKKA (det andra fartyget) skrev mäklaren den 8 febr. 1973 till rederiet:

"MS "ILKKA" — C/P 25.1.73

Vi översänder 1 original samt 6 kopior av ovanstående C/P. Vänligen returnera originalet i undertecknat skick.

Med hänsyn till devalveringsklausulen i ovanstående samt även "STAR-MARK":s C/P är således avsikten att båda parter skall ha möjlighet diskutera en ny fraktsats som ömsesidigt kan accepteras och som bör täcka det förändrade ekonomiska förhållandet efter devalveringen.

Vi tackar så mycket för denna affär."

Två månader senare svarar rederiet:

" "STARMARK" — C/P 31.10.72

Bifogat returneras backletter 31.10.72 och Addendum No. 1 31.10.72 underskrivna. I enlighet med vårt telex av den 15.12.72 bör fjärde raden i klausul 36 lyda: to be proportionally increased.

Får vi korrigera denna klausul eller önskar Ni skriva om den?"

Till detta svarar mäklaren den 19 april 1973:

" "STARMARK" — C/P 31.10.72

Vi refererar till Ert brev av den 16 april och har tacksamt mottagit backletter . . . och Addendum No. 1 . . . på ovanstående fartyg.

Vi vill emellertid påpeka att någon korrigering av klausul 36 ej skall ske, då denna klausul är i enlighet med överenskommelse under förhandlingarna, vilket också vidimerades under herr Alanders besök i Stockholm då man gick igenom telexförhandlingarna på denna punkt.

Vi refererar även till vårt brev av den 12 december 1972 samt den 8 febr. 1973."

Beträffande den andra befraktningen skedde något liknande. Rederiet skrev nämligen den 15 maj 1973 följande till mäklaren:

" "ILKKA" — C/P 25.1.73

I klausul 36 bör 4:e raden lyda: to be proportionally increased.

Vill Ni skriva om klausulen eller skall vi skriva in texten till den del den fattas?"

Härtill svarar mäklaren den 25 maj 1973:

" "ILKKA" — C/P 25.1.73

Vi återopar Ert brev av den 15 maj 1973 beträffande ändring i klausul 36 och kan enbart återopa vårt brev av den 19 april 1973. Som framgår av detta brev är certepartiet uppgjort i enlighet med förda förhandlingar och telexbekräftelse, varför Ert önskemål om tillägg ej kan accepteras."

Texten i kl. 36 i certepartiet motsvarar formuleringen i telex av den 30 oktober 1972.

Valutaförhållandena ändrade sig så, att den i kl. 36 angivna gränsen överskreds i början av januari 1973 för det första certepartiet per den 23 januari alltså knappt en månad efter leveransen och beträffande det andra certepartiet överskreds

gränsen per den 2 februari 1973, några dagar före leveransen.

Befraktaren deponerade t.v. till ett parternas gemensamma bankkonto 70 % av differensen mellan de av rederiet krävda fraktkostnaderna och de belopp som skulle betalas om man bortsåg från kl. 36.

Rederiet anförde i huvudsak:

Kl. 36 ger rätt till full kompensation från den tidpunkt då klausulen aktualiseras. Att kompensationskravet framställdes först den 19 mars spelar ingen roll.

Formuleringen i kl. 36 om att "the hire to be renegotiated" kan ej ändra på detta. Detta beror på, att klausulen i den utformning som den fick på ett tidigt stadium i förhandlingarna gav rätt till full kompensation. När ordalydelsen ändrades från "to be proportionally increased" fanns ingen tanke på att frånga principen om full kompensation. Bakgrunden var, att befraktaren fruktade, att den ursprungliga ordalydelsen kunde leda till, att rederiet fick "mera än full kompensation om valutakurserna ändrades på något speciellt hittills okänt sätt".

Rederiet hävdade, att om befraktaren ej lämnade full ersättning, så hade rederiet rätt att dra tillbaka fartyget. Trots att befraktaren ej lämnade sådan ersättning, så skedde ej detta, eftersom rederiet inte ville använda så drastiska medel. Rederiet hänvisade till en skiljedom refererad i 1973 AMC 1489 om en liknande klausul om rätt att "renegotiate this contract" vid devalvering av dollarn. I detta fall befanns rederiets tillbakadragande av fartyget orättmätigt, men vid beräkningen av befraktarens ersättningskrav gjordes avdrag för ett fraktkostnad belopp som baserades på full ersättning för devalveringen. Rederiet bestred befraktarens påstående, att kl. 36 ej har den automatiska verkan som hävdades av rederiet, utan att den skulle innebära, att frakten justeras "med beaktande av faktiska omständigheter" eller att devalveringsersättningen skall bestämmas m.h.t. de faktiska omkostnadsökningar som devalveringen inneburit. Något sådant gav ej kl. 36 utrymme för. Orden "the corresponding increase" tar i sitt sammanhang sikte på, att förlusten i schweizerfrancs som rederiet lider vid en ev. reducerad kurs skall ersättas, inget annat.

Om skiljedomstolen skulle komma fram till, att rederiets faktiska utgifter är relevanta, förbehåller rederiet sig rätten att dokumentera dessa, och har därför i första omgången vägrat att gå in på de omkostnadskalkyler som befraktaren lagt fram. Rederiet har därför i detta skede endast begärt full ersättning samt rättegångskostnader.

Befraktaren anförde i huvudsak:

Kl. 36 ger ej rätt till automatisk reglering av frakten. Den slår fast en förhandlingsrätt när den i klausulen nämnda ändringen i valutaförhållandet inträder. Den nya raten skall bestämmas m.h.t. de faktiska omständigheterna. Att kl. använder ett "tak" för ökningen visar, att marknadsförhållandena är irrelevanta. Rederiet skall ställas "kostnadsmässigt . . . i samma läge som om någon kursförändring inte inträffat". Och det måste innebära långt mindre ökning än rederiets krav, eftersom rederiets utgifter i betydlig grad är i valutor som inte

eller endast i begrenset utstrækning har berørt av dollardevalveringen.

Denna ståndpunkt sammanhänger både med klausulens ordalydelse och de föregående förhandlingarna, som klart visar vad klausulen tog sikte på.

Ersättning enligt klausulen blir aktuell först från den första certepartimässiga betalningsdagen efter framställning av kravet på justering. Härvid hänvisas till kl. 6 om förskottsbetalning för 30 dagar, enligt vilken befraktaren med befriande verkan kan betala för 30 dagar per gång.

Det bestrids, att rederiet har haft någon hävningsrätt i det aktuella fallet och att hävningsrätten i och för sig skulle spela någon roll i saken.

Vidare hävdas, att om befraktarens ståndpunkt inte skulle följa direkt av kl. 36 så måste grundsatsen om obehörig vinst leda till samma resultat som befraktaren principiellt hävdar, att kl. 36 leder till.

Befraktaren har framlagt en rad kalkyler som i siffror utvisar innebörden av hans påstående, (som dock ej kom att behövas i detta skede av tvisten). Befraktarens principiella påstående är här att bara de faktiska omkostnadsökningarna skall betalas av befraktaren. Därtill kräver befraktaren ersättning för rättegångskostnader.

*"Voldgiftsdommeren skal bemerke:*

5. Certepartiene inneholder ingen uttrykkelig lovvalgsklausul. Klausulene om at tvister skal avgjøres ved voldgift i Oslo, må imidlertid innebære at de foreliggende tvister skal avgjøres efter norsk rett.

6. I sin opprindelige form — jfr telex av 23 oktober 1972 — medfører valutaklausulen at rederiet har en automatisk rett til fraktøkning dersom US dollar devalueres med mer enn to prosent i forhold til den sveitsiske franc. Økningen skal være proposjonal, dvs. at dersom US dollar blir devaluert med f.eks. fem prosent, skal tidsfrakten økes med samme prosentsats. Hvilke omkostningsøkninger devalueringen måtte ha for rederiet er uten betydning. I hvert fall teoretisk kan man tenke seg at devalueringen ikke medfører noen økede utgifter for rederiet, men likefullt må klausulen gi rett til fraktøkning. Etter min mening er det ikke grunnlag for å inntolke eller underforstå begrensninger i retning av at det skal legges vekt på rederiets faktiske omkostninger i tilknytning til driften av skibet under certepartiet. Nu kan det tenkes at et slikt resultat vil støte an mot andre regler. Her er det tilstrekkelig å peke på at rederiet etter omstendighetene vil kunne få en større eller mindre netto-gevinst gjennom devalueringen. Dette er i samsvar med klausulen, men det kan tenkes at gevinsten alle forhold tatt i betraktning er såvidt stor at den fremstår som "urimelig" slik at justering etter prislovens § 18 kan tenkes krevet. Alternativt kan det tenkes hevdet at klausulen er et urimelig forretningsvilkår i samme bestemmelses forstand. Disse spørsmål er det — efter partenes prosedyre — ingen grunn til å gå nærmere inn på.

Men klausulen — i sin opprindelige lydelse — resier flere spørsmål:

For det første om fra hvilket tidspunkt ratejusteringen skal skje. Forsåvidt er

det ikke sagt noe om at fremsettelse av krav fra rederiets side er noen betingelse for at de beskrevne virkninger skal inntre, og all den stund rateøkning er knyttet til objektivt konstaterbare kriterier som begge parter har like god mulighet for å konstatere, synes ikke befrakteren å ha noe rimelig krav på særskilt varsel. En annen sak er at dersom frakt blir betalt som før uten at rederiet gjør innsigelser eller fremsetter noe krav, kan dette tolkes dithen at rederiet efter omstendighetene har gitt avkall på sin rett. Det kan imidlertid reises det tilleggsspørsmål om virkningene tidligst skal inntre ved første gangs fraktbetaling efter at valutaforholdene har endret seg på relevant måte. Klausulen selv gir ingen antydning om dette, slik at en positiv besvarelse av spørsmålet må skje ut fra andre bestämmelser i certepartiene. Den bestemmelsen som her kunne være aktuell, er Baltime kl. 6:

'The Charterers to pay as hire . . . per 30 days, commencing in accordance with clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment of hire to be made in cash, in . . . without discount, every 30 days, in advance.'

Synspunktet måtte være at når befrakteren har betalt 30 dagers forskudd, er dette endelig oppgjør fra hans side.

Det er selvfølgelig slik at befrakteren kan forlange justering dersom skibet kommer off hire i vedkommende periode, så sett fra rederiets side er det ikke tale om noe endelig oppgjør. Dette behøver ikke förhindre at det stiller seg anderledes for befrakteren, men jeg kan ikke se noen rimelig grunn til å legge så meget inn i bestemmelsen. Og i alle fall må man si at den maskinskrevne kl. 36 går foran.

Det annet spørsmål som jeg finner grunn til å nevne, er de problemer som kan melde seg hvor valutakursene svinger. De kan svinge omkring den kritiske to-prosentgrense, eller svinge på ett nivå som ligger over grensen. Klausulen gir ikke klart svar på hvorledes fraktraten i så fall skal fikses.

7. Nu ble imidlertid klausulen endret i forhold til det nettopp beskrevne — ved at ordene 'to be proportionally increased' ble byttet ut med 'to be renegotiated but not to exceed the corresponding increase'.

Tolkes klausulen ut fra sin endelige ordlyd — uten hensyn til forhistorie, forhandlinger og efterfølgende meningsutveksling — kan man vanskelig komme til annet resultat enn at rederiet *ikke* har krav på noen automatisk fraktforhøyelse. Klausulen gir uttrykk for at rederiet har risikoen for svingninger inntil to prosent. Går endringen ut over dette, inntre en rett til å få åpnet forhandlinger om en høyere fraktrate. Verbet 'renegotiate' sier isolert neppe mer enn dette — og forsåvidt er klausulen ikke synderlig betydningsfull. Men når dette ord sees i sin sammenheng: 'the hire to be renegotiated', må det legges mer i klausulen enn det temmelig selvsagte at et rederi kan be om fraktforhøyelse. Meningen må være at befrakteren er forpliktet til å gi seg inn på seriøse forhandlinger — og det finner jeg ytterligere et argument for i ordene: 'but not to exceed the corresponding increase'. Tankegangen er følgende: Under forhandlinger om en fraktforhøyelse kan partene avtale hva de vil, de er ikke bundet av en tidligere avtale om rammen

for eventuell fraktførhøyelse. Når man til tross for dette har satt et tak, er det naturlig å anta at partene har forutsatt en viss automatikk — nemlig slik at ved relevant valutaendring kan befrakteren være forpliktet til å gå med på fraktjustering, men denne skal ikke overskride 'the corresponding increase'. Hvorledes den nye fraktrate skal fastsettes innenfor de angitte begrensninger, gir imidlertid klausulen ikke klart svar på. En mulighet er å se hen til markedsforholdene, en annen er å justere ut fra de opprindelige kontrakts-forutsetninger. En tredje mulighet er å ta i betraktning de omkostninger som devalueringen måtte ha ført til. Man kunne også tenke seg kombinasjoner av de tre nevnte, og kanhende også andre alternativer. Foreløbig finner jeg det tilstrekkelig å bemerke at av de tre først nevnte muligheter, synes den første vanskeligst å forlike med klausulen som tar sitt utgangspunkt i valutaforholdene, ikke i markedsforholdene.

Klausulen gir heller ikke entydig svar på fra hvilket tidspunkt en ratejustering skal gjelde. Dette blir enn mer usikkert enn under klausulen i den opprindelige lydelse p.g.a. ordet 'renegotiate'.

8. Bedre forståelse av kl. 36 får man ved å se hen til de forutgående forhandlinger og også til de brev m.v. som ble utvekslet etter slutningene. Dette gir tolkningsdata som det etter norsk rett er berettiget å legge vekt på.

Disse viser at når man forandret den opprindelig foreslåtte kl. 36, var det for å komme bort fra en automatisk økning av fraktraten med samme prosentsats som valutaforholdet endret seg. Jeg viser til brev fra ... (mäklaren) av 12 desember 1972, 8 februar 1973, 16 april 1973 og 25 mai 1973 — som alle tar avstand fra rederiets krav om at det skal foretaes en endring i kl. 36 i de to certepartier. Alle disse meddelelser faller i tid etter at ... (det första) certepartiet var inngått, og kan derfor i noen grad sees som ledd i en prosedyre som har ført frem til denne sak. Men i hvert fall det første brev ble sendt før terskelverdien ble nådd. Når det så gjelder ... (det andra) certepartiet, ligger det noe anderledes an:

Brevet av 12 desember 1972 forelå før certepartiet ble inngått, men likefullt ble samme formulering som i ... (det första) certepartiet brukt — uten at det er dokumentert at det er tatt reservasjoner fra rederiets side. Disse kom først etterpå, i form av krav om å få endret kl. 36 slik at den skulle lyde som i telex av 23 oktober 1972. Men dette ble avslått av ... (mäklaren), og etter det fremlagte har rederiet ikke gjort mer i den saks anledning. Isteden har rederiet nu hevdet at kl. 36 i certepartiene gir rett til automatisk forhøyning av frakten.

Sammenfatningsvis kan det sies at forhistorien til kl. 36 og de senere kommunikasjoner mellom partene ikke gir grunnlag for å gi rederiet medhold. De her nevnte momenter drar tvertimot i samme retning som det som ovenfor i pkt. 7 er sagt om en isolert fortolkning av klausulen.

9. Når det gjelder det nærmere innhold av klausulen kaster ikke skriftvekslingen mellom partene så meget lys over problemene.

Spørsmålet om fra hvilket tidspunkt fraktendring kan kreves, berøres ikke

direkte. Jag antar at de beste grunner taler for at fraktforhøyelse kan kreves med virkning fra den dag valutaforholdene endret seg på relevant måte — dvs. fra 23 januar 1973 for ... (det första) certepartiet og fra 2 februar 1973 for ... (det andra) certepartiet. Jeg bygger her på hva som er anført under pkt. 6 og på at hensikten med den endring som skjedde i kl. 36 under forhandlingene, var å avskjære en automatisk fraktøkning i samsvar med devalueringsprosenten. Uttalelsen fra ... (mäklaren) i brevet av 8 februar 1973 om at endring 'bör täcka det förändrade ekonomiska förhållandet', trekker forsåvidt i samme retning. Noe passivitetstap ved at rederiet først fremsatte krav om justering pr. 19 mars 1973, finner jeg ikke grunnlag for å anta.

Det sentrale spørsmål er hvorledes raten skal justeres. Den nærmeste uttalelse om dette finnes i brevet av 8 februar 1973 fra ... (mäklaren) hvor det sies at kl. 36 skal gi partene mulighet for å 'diskutera en ny fraktsats som ömsesidigt kan accepteras och som bör täcka det förändrade ekonomiska förhållandet efter devalveringen'. Dette tyder på (1) en mulighet for å komme frem til en ny fraktsats og (2) at den nye sats 'bör' dekke 'det förändrade ekonomiska förhållandet'. Det første er utvilsomt for svakt uttrykt — hvilket også klart fremgår av befraktersens prosedyre for voldgiftsretten, hvorved det er erkjent at befrakteren kan ha en plikt til å gå med på rateforhøyelse. Tilbake står pkt. (2) som er temmelig vagt — og der-til kommer at det her dreier seg om utsagn som neppe kan tillegges så stor vekt eftersom det på dette tidspunkt allerede var klart at kl. 36 var aktuell for ... (det första) certepartiets vedkommende.

Det er således lite å holde seg til når innholdet for dette hovedpunkts vedkommende skal fastlegges. Jag antar at når partene har valgt en klausul med såvidt vagt innhold og samtidig fastslått at tvistigheter skal avgjøres ved voldgift, må konsekvensen være at voldgiftsdommeren står temmelig fritt med å gi klausulen et rimelig innhold.

En annen konsekvens er at om seriøse forhandlinger om ny rate ikke fører frem, må rederiet antagelig være avskåret fra å heve. Den nye rate må fastsettes ved voldgift. Dette er det imidlertid ikke nødvendig å ta standpunkt til her.

Slik som saken har vært prosedert, foreligger ikke nu det tilstrekkelige materiale til å fastsette den mulige nye rate. Av hensyn til den videre prosedyre vil jeg imidlertid gi visse antydninger om hva jeg vil legge vekt på:

Jeg vil legge til grunn at markedsforholdene er irrelevante. Dette samsvarer best med forhistorien til kl. 36 og også med den endelige lydelse. Jeg vil legge vekt på de kalkulasjoner som lå til grunn for slutningene og hvorledes disse ville ha blitt dersom valutaendringen hadde vært et faktum allerede på forhandlingsstadiet. Videre vil jeg se hen til hvorledes valutaendringene faktisk slo ut omkostningsmessig for rederiet.

#### 10. *Sammenfatning*

Efter det resultat jeg er kommet til ovenfor, må det avsies dom for at rederiets påstand om at det skal skje en automatisk rateforhøyelse, ikke taes tilfølge. Da det

foreløbig ikke foreligger tilstrekkelig materiale til å ta standpunkt til hva rederiet måtte være berettiget til, kan det bare avsies en fastsettelsesdom for de punkter som er klare. De gjenstående spørsmål vil voldgiftsretten ta standpunkt til når partene har gitt ytterligere dokumentasjon efter de retningslinjer som er antydnet i pkt 9 ovenfor.

Spørsmålet om tilkjennelse av saksomkostninger er det naturlig å utsette inntil endelig dom avsies.

#### *Domsslutning:*

1. ... (rederiet) har under kl. 36 i certepartier av 31 oktober 1972 og 25 januar 1973 med ... (befraktaren), om fraktforhøyelse når US dollar devalueres med mer enn to prosent i forhold til sveitsisk franc, ikke automatisk rett til fraktforhøyelse med samme prosent som valutaforholdet endres.
2. ... (rederiet) har krav på fraktjustering fra det tidspunkt slik valutaendring ut over to prosent inntreffer. Beløpet fastsettes skjønnsmessig av voldgiftsretten efter at partene har fremskaffet ytterligere dokumentasjon.
3. Spørsmålet om tilkjennelse av saksomkostninger utsettes.
4. Partene pålegges en for alle og alle for en å betale voldgiftsrettens honorar og omkostninger vedrørende denne deldom. Innbyrdes hefter de for en halvdel hver av disse beløp."

På det hela taget synes mig skiljedomarens bedömningsgrunder och slutsatser helt riktiga. Fallet illustrerar flera av de svårigheter och tviste-anledningar som kan uppkomma i samband med klausuler till skydd mot penningvärdeförändringar. Särskilt bör uppmärksammas frågan vad "renegotiate" betyder. Som skiljedomaren påpekar betyder ordet isolerat knappast mer än en rätt att få återuppta förhandlingar. Men säger han, "når dette ord sees i sin sammenhang: 'the hire to be renegotiated', må det legges mer i klausulen enn det temmelig selv sagte at et rederi kan be om fraktforhøyelse. Meningen må være at befrakteren er forpliktet til å gi seg inn på seriøse forhandlinger . . ." Detta är en bedömning som jag helt delar. Det är dock givet, att en liknande klausul i ett annat sammanhang kan anses betyda något annat, men en rimlig utgångspunkt förefaller vara, att klausulen bör ha någon innebörd. Därigenom förstår man också hur "farlig" denna klausul kan bli, om parterna inte givit närmare riktlinjer för de konsekvenser som olika faktorer skall leda till, eftersom domstolen då kommer att göra en skönsmässig bedömning.

### 4.3 Kostnadsökning

#### 4.3.1 Inflationsskyddande klausuler

I *Seatrade* Oktober 1974 s. 55 redogörs i en artikel "The financial problems of a fixed price contract" för de svårigheter som bl.a. Grängesbergsbolaget haft i samband med vissa beställningar i Jugoslavien. Dessa problem var några av flera som uppstod i den förra varvskrisens spår.

Motsvarande problem har mött i andra branscher, man kan även finna dem inom exempelvis tidsbefraktning. Problemet gäller hur ett fördelaktigt fastpriskontrakt beroende på omständigheterna i verkligheten inte blir så fast utan att nya förhandlingar framtvingas med en de facto-prishöjning som följd.<sup>51</sup> Artikeln i *Seatrade* utmynnar i, att det kan vara bättre att acceptera en eskalationsklausul från början: "An escalating contract is better than a thrice renegotiated one, and it will soon be the only one available." Huruvida detta påstående verkligen håller streck kan diskuteras och beror inte minst på det framtida förhandlingsläget.

Penningvärdeförsämringen har flera aspekter, den aktualiseras både vad gäller betalningen och räntor vid utebliven betalning. Vissa rättsordningar är härvid som nämnts mycket oförmånliga och någon slags skyddsklausul kan i dessa sammanhang vara att rekommendera trots alla formulerings-svårigheter.<sup>52</sup>

Inflationsskyddsklausuler kan vara *generella* eller *speciella*, generella pris- eller indexklausuler som anknyter till exempelvis konsumtionspris-index eller råvaruprisindex eller speciella eskalationsklausuler som anknyter till kostnadsstegringar för en speciell vara eller tjänst, exempelvis löner, fartygsplåt, bunkerpriser etc. Klausulerna kan innebära antingen att ena parten skall befrias från skyldigheten att presteras vid vissa förändringar eller att vissa prisjusteringar skall äga rum vid förändringarna. Valuta-skydds- och inflationsskyddsklausuler syftar vanligen till bibehållna prestationer men mot prisjustering.

De kontrakt där denna typ av klausuler återfinns är naturligt nog mestadels avtal av längre varaktighet eller avtal där betalning skall ske

<sup>51</sup> Jfr exempelvis även med situationen beträffande leverans av uran från Westinghouse, varvid företaget förklarat sig inte kunna klara leveransen till avtalade priser — ev. inte alls — p.g.a. en 200-procentig prishöjning på uran.

<sup>52</sup> I SOU 1974:83 s. 110 nämnes uttryckligen: "Särskilt vid långvariga avtal kan ändrade förhållanden medföra, att villkor får verkningar som ingendera parten kunnat räkna med vid avtalets ingående." Se också s. 164.

relativt långt i framtiden. Det kan vara fråga om exempelvis årskontrakt för leveranser av vissa produkter, leverans av stora anläggningar av typ fabriker och fartyg, det kan röra sig om entreprenadavtal, befraktning av viss längd osv. Dock förekommer även liknande klausuler i en del allmänna leveransvillkor som en slags allmän reservation.

Den presentation av olika inflationsskyddande klausuler från skiftande branscher som följer nedan är på inget sätt uttömmande utan siktar till att ge läsaren en föreställning om de faktorer som inom olika verksamhetsområden syntts betydelsefulla som "pris- eller kostnadshöjningselement". Valet att presentera klausulerna branschvis hänger givetvis samman med dessa olika utgångspunkter. Klausulerna kommenteras inte var för sig men några allmänna synpunkter lämnas avslutningsvis.

#### *Varvskontrakt:*

Varvskontrakt, som tecknats under högkonjunkturen 1969 innehåller ofta glidskalor baserade på en materialdel och en lönedel, med materialdelen knuten till de viktigaste komponenterna i bygget. Beträffande lönedelen knöts denna till SCB:s index H 28, dvs. medeltimförtjänsten för arbetare inom svensk verkstadsindustri utan hänsyn till de sociala kostnaderna för företaget. Lönedelen i kontraktet angavs till 50 % av kontraktspriset och baserades på vid kontraktsteckningen senast kända index. Vid leverans av fartyget reglerades sedan 50 % av kontraktspriset med hänsyn till det index som gällde under månaden före utdockningen av fartyget:

"Kontraktspriset, här nedan kallat grundpris, är baserat på nedannämnda förhållanden i fråga om materialkostnader, löner och övriga kalkylposter. Om dessa förhållanden skulle undergå förändringar, ökas respektive minskas grundpriset enligt följande regler:

Grundpriset anses vara sammansatt av:

- 1) Summan av materialprislistans poster (pkt. 1 nedan) . . . . Kr. 24.675.000:—
  - 2) Arbetslöner och övriga kalkylposter (pkt. 2 nedan) . . . . Kr. 41.125.000:—
- 1) Grundpriset är i fråga om visst specificerat material baserat på de priser, som framgå av en materialprislista bilagd detta kontrakt. Materialpriserna gälla för leverans fritt leverantörens förråd och inkludera jämväl transportförsäkringar.
- Ändring av grundpriset till följd av ändrade kostnader för detta material utgöres av det belopp, varmed leverantörens verkliga kostnader överstiga respektive understiga de i denna bilaga angivna kostnaderna. Inköpskostnaden för material, som tages ur leverantörens lager, skall därvid hänföras till prisläget vid den tidpunkt, då materialet utrekvireras från lagret.

Leverantörens kostnader skola alltid beräknas efter de i bilagan angivna

kvantiteterna, såvida inga väsentliga ändringar förekomma.

För sådant för fartygets byggande direkt eller indirekt erforderligt material, som ej specificerats i ovannämnda materialprislista utan upptages i en klumpsumma i listan, skall ändringen beräknas efter samma procentuella förändring, som övriga i listan upptagna poster totalt har genomgått, dock med undantag för plåt och profiler till skrovet (post 1 i materialprislistan).

- 2) Grundpriset är, i fråga om alla löner och övriga kalkylposter, baserat på medeltimförtjänsten under ... månad 197X för arbetare inom svensk verkstadsindustri m.m. (SCB-H28) som då var kr. 12:56 (B-lön).

Denna del av grundpriset ökas eller minskas med den procent medeltimförtjänsten under månaden före den månad då fartyget sjösättes — enligt SCB-H28 —över- eller understiger kr. 12:56.

Ökning eller minskning av baspriset, som förorsakas av bestämmelserna i denna paragraf, fastställs vid fartygets leverans. I kontraktspriset är inkluderat kr. 13.750.000:— för justering av förväntade högre kostnader. Om ökningen är mindre än kr. 13.750.000:— skall leverantören återbetala skillnaden samt ränta på de för höga inbetalningarna under byggnadstiden. Om ökningen är större än det nämnda beloppet skall beställaren betala skillnaden kontant vid leveransen plus ränta på de för låga inbetalningarna under byggnadstiden. Räntesatserna i båda ovan nämnda fall skall vara Sveriges Riksbanks aktuella diskontoränta plus 2 % p.a.

Det åligger leverantören att om beställaren så påfordrar varje kvartal till honom inlämna uppgift å den ungefärliga kostnadsändring, som beräknas hava inträtt till och med närmast föregående kvartal.

Beställaren äger att för kontroll av merkostnaderna själv eller genom ombud taga del av leverantörens bokföring i erforderlig omfattning, varvid han dock är förpliktad att icke yppa något av vad som under kontrollen kommit till hans kännedom av beskaffenhet att icke inverka på kontrollen.

Vad i §§ 10 och 11 i fråga om grundpriset är sagt om beställarens skyldighet att trots förhinder att övertaga fartyget erlægga slutlikvid samt om påföljd för beställaren vid betalningsförsummelse skall även gälla i fråga om tillägg till grundpriset enligt denna paragraf.

Om genom nya lagar eller förordningar efter den ... ökade utgifter för sociala ändamål förorsakas leverantören, äger denne att hos beställaren vid fartygets leverans uttaga särskild ersättning härför.”

Ett exempel på en glidskaleklausul med en utländsk beställare är följande:

”The basic price of the VESSEL as per ARTICLE 7 (a) of the CONTRACT is subject to the following adjustment.

For the purpose of calculating the adjustment, the basic price is considered to comprise

% fixed part  
 % steel part  
 % wage part  
 100 % basic price

The *fixed part* will not be affected.

The *steel part* shall be multiplied by  $\frac{S_m}{S_b}$  .

$S_b$  = Sw kr per 1,000 kg = the estimated average price of the rolled steel material for the hull, superstructures and deckhouses, inclusive of extras for qualities, dimensions and weights, free the CONTRACTOR's yard.  
 $S_m$  = the average price for the rolled steel material actually used for the hull, superstructures and deckhouses of the VESSEL.

The *wage part* shall be multiplied by  $\frac{W_m}{W_b}$  .

$W_b$  = the labour cost index number as per 2nd quarter 197 for wage earners (H 89) in the Swedish industries for the manufacture of fabricated metal products, machinery and equipment, according to the Monthly Digest of Swedish Statistics, published by the Swedish National Central Bureau of Statistics.

$W_m$  = the arithmetical mean value of the same index for the 20 months' period immediately preceding the actual month of delivery of the VESSEL. The monthly index figures within the period will be determined by using the quarterly figures published immediately prior to, during and immediately after the period and straight line interpolation.

The steel part and the wage part can thus be adjusted upwards and/or downwards.

The *modified price* is the sum of the fixed part and the adjusted steel part and the adjusted wage part, as follows:

$$\text{modified price} = \text{basic price} \left( \frac{S_m}{S_b} + \frac{W_m}{W_b} \right)$$

The difference between the basic price and the modified price shall be paid to the party entitled thereto in accordance with the provisions of ARTICLE 7 (e)."

Vissa kontrakt med glidskaleklausul som tecknats under 1973/74 har bara en lönedel som anges till 60–70 %. I dessa kontrakt är lönekostnadsändringen knuten till SCB:s H41:

"The offered/indicated price/s stated above is/are estimated final price/s based

upon the assumption that the average of the official Swedish wage index numbers for labour costs for wage earners in the mechanical engineering industries (column H89 in the Monthly Digest of Swedish Statistical Reports published by the Swedish National Central Bureau of Statistics) for the 6-month-period immediately preceding the actual month of delivery will be for

vessel No. 1

vessel No. 2

vessel No. 3

(for third quarter 1973 such index number is 100.0).

If the actual average index for the said period should exceed this figure, 70 % of the contract price will be proportionally adjusted."

Frågan om glidskaleklausuler diskuteras för närvarande i varvssammanhang och inom bl.a. Association of West European Shipbuilders (AWES) har man sökt nå fram till vissa minsta gemensamma nämnare som t.ex. att inga fixpriskontrakt skall accepteras, att prisförändringen skall gälla minst 80 % av kontraktspriset och att en klausul om prisförändringen bör vara baserad på vissa kombinationer mellan lönekostnader, materialkostnader och stålkostnader.

Om fastpriskontrakt tecknas söker varvet dock få med en "krisklausul" eller katastrofklausul. Skeppsbyggnadskontraktet av 1947, mod. 1964, innehöll en krisklausul (§ 12):

"If, by reason of circumstances of an exceptional nature, such as, for example, war, or the risk of war, or occurrences or incidents which have a like effect or consequence as war or the risk of war, the rate of wages, and/or costs and/or prices for materials increase to such an extent that it would be *unreasonable* for the Builders to bear the increase occasioned as aforesaid, then the Builders shall be entitled to request an additional payment from the Purchaser of an amount which the parties hereto may agree on a basis reasonable to them both. If the parties are unable to reach an agreement, the amount of the payment shall be decided by arbitration in the manner laid down in Clause 14 hereof.

Such payment shall be made in cash on the delivery of the Vessel."

Denna klausultyp ansluter sig till grundtanken att avtal skall hållas, åtminstone om det inte är uppenbart orimligt. Avsikten är att "gränsen för orimligheten" skall sänkas jämfört med situationen om en sådan klausul saknas. Den berättigar varvet till ytterligare ersättning om de beskrivna förhållandena skulle inträffa, och en dispyt mellan parterna i den delen skall hänskjutas till skiljedom. Det är givetvis lika omöjligt som i andra sammanhang att söka närmare konkretisera vad "unreasonable" verkligen betyder. Tanken är, att varvet inte behöver leverera fartyget, förrän sådan

ytterligare ersättning erlagts, men klausulen torde knappast ge varvet någon ovillkorlig rätt att vägra leverans, om ersättningen ej betalas. Den "nya generalklausulen" synes i betydande grad minska behovet för en sådan klausul, men å andra sidan är denna särskilt inriktad på konsumentrelationer. Det brukar vara svårt att få beställare att godta en sådan klausul. Även AWES-kontraktet innehåller i art. 13 en i stort sett identisk klausul.

Utformningen av den individuella indexklausulen beror på ett stort antal faktorer, den allmänna inflationstakten i beställarens resp. varvets land, ökningstakten för olika komponenter i prestationen, valutarelationer, parternas resp. förhandlingssits etc.

I ett norskt skeppsbyggnadskontrakt kan man finna följande utformning:

"Prisen for skipet bygget i henhold til denne kontrakt og med tilhørende spesifika-sjon og tegning er en basispris på

|               |
|---------------|
| N. kr.        |
| -----         |
| Norskekroner. |

Den endelige pris rederiet skal betale for skipet reguleres i henhold til følgende glideskalebestemmelse:

Basis er tallene for KMV i Skibsbyggerienes Landsforenings statistikk for voksne arbeidere inklusive overtid og skifttillegg for 1. kvartal 1974 N.kr. 21,53 pr. time. Medregnet i prisen er også en antatt lønnsstigning med ca. 10 % pr. år frem til 1. kvartal 1977 som da er beregnet å utgjøre kr. 28,— pr. time.

For hvert øre som timelønner ifølge den faktiske statistikk for 1. kvartal 1977 overskrider/underskrider N.kr. 28,— skal rederiet belastes/godtskrives med N.kr. 20.300,—.

Denne belastning gjelder for stigning til og med kr. 33,—. For hvert øre timelønner ifølge den faktiske statistikk for 1. kvartal 1977 overskrider N.kr. 33,— per time belastes rederiet med N.kr. 10.150,—.

Eventuell tollgodtgjørelse tilfaller verftet."

I ett par kontrakt, där ena parten är tysk har eskalationsklausulen fått ganska skiftande utformning. Även om båda klausulerna bygger på att 40 % av kontraktssumman är rörlig och knuten till lönekostnadsutvecklingen synes de båda klausulerna kunna leda till olika resultat. Det ena avtalet innehåller även ett eskalationstak.

#### *"Labour Escalation*

40 % of the purchase price, which is otherwise a fixed price, shall be subject to escalation if the increase in Builders' average manhour cost (which shall be

understood to mean the increases of "Ecklohn" and increases based on legal or tariff regulations increasing the average cost of manhours) should increase by more than 10 % for each 12 months' period as from - - - up to the contractual delivery date of the Vessel.

The average manhour cost of Builders (i.e. the average of the - - - through - - - period) is at present DM 9,36, including overtime additions, and the manhours for the building of the Vessel are based on the distribution over the building period as per attached Exhibit I.

If the delivery is delayed due to reasons for which Purchasers are responsible, the distribution of the manhours shall be adjusted accordingly.

To the extent the increase of the manhour cost as above within any 12 months' period as mentioned above exceeds 10 %, the portion of the then unused manhours (the total of which is for the purpose of this calculation determined at 40 % of the total purchase price) shall be increased by the same percentage.

The present average manhour cost of Builders shall be certified by a public accountant and likewise any increases therein, on the basis of which Builders will claim a right of escalation, shall be so certified.

The escalation amount computed as per above shall be paid in two instalments with 50 % on January 31, 1975, and with 50 % together with the instalment due upon delivery.

#### *Ceiling of Escalation*

The increase of the purchase price as per paragraphs 2.A) and B) above shall be limited to a total of DM 1.000.000:— (in full: Deutsche Mark one million)."

#### **Den andra klausulen lyder:**

##### *"Escalation Clause*

(1) The basic price of DM 73,500,00.— is composed of a fixed portion of 60 per cent and a wage-tied portion of 40 per cent. The wage-tied portion of 40 per cent is based on the basic tariff rate of pay presently valid for the No. 6 level of activity (reference wage-rate = "Ecklohn") being DM 5.88 per hour. (Wage tariff agreement for the metal industry of Schleswig-Holstein made on January 19th, 1973).

Should this reference wage-rate be altered due to tariff agreements during the period of construction of the vessel, the 40 per cent wage-tied portion of the basic contract price shall change in a proportionate percentage, but for that portion only which on the effective date of the tariff-based rise in wages still remains to be paid for the completion of the newbuilding. For the sake of accounting this applicable portion the following percentage of production hours is firmly agreed upon:—

- 10 per cent in the month of delivery of the vessel
- 10 per cent in the 1st month prior to the month of delivery
- 12.5 per cent in the 2nd month prior to the month of delivery
- 12.5 per cent in the 3rd month prior to the month of delivery

- 10 per cent in the 4th month prior to the month of delivery
- 5 per cent in the 5th month prior to the month of delivery
- 7.5 per cent in the 6th month prior to the month of delivery
- 7.5 per cent in the 7th month prior to the month of delivery
- 5 per cent in the 8th month prior to the month of delivery
- 5 per cent in the 9th month prior to the month of delivery
- 5 per cent in the 10th month prior to the month of delivery
- 5 per cent in the 11th month prior to the month of delivery
- 5 per cent in the 12th month prior to the month of delivery

The Builders shall advise the Purchasers of the percentage by which the reference wage rate changes during the period of construction by transmitting of the wage tariff agreements to Purchasers.

Should the aforementioned sliding scale exceed 10 per cent of the basic price Builders shall be entitled to collect these costs in adequate instalments during the construction period.

(2) Both parties agree that the fixed portion of 60 per cent of the basic price only refers to the newbuilding ... and ... In case of the ... vessel (newbuilding ...) this fixed portion shall be reduced to 50 per cent of the basic price and the wage-tied portion shall be increased to 50 per cent of the basic price.

(3) If according to tariff agreements the reference wage rate = Ecklohn will be changed within the wage schedule, it is understood that the then corresponding level of activity will be applied to the escalation clause.

(4) Both parties of the Building Contract agree that any estimation of the effect of escalation does not prejudice in any respect the adoption of the actual development of wages to the escalation clause in the preceding paragraphs.

(5) If the delay in the contractual delivery date is due to force majeure or circumstances for which the Purchasers are responsible the escalation clause shall continue to apply. If the delay is not caused by the reasons quoted above, the effects of the escalation clause shall be suspended as from the agreed contractual delivery date."

### *Kontrakt avseende leverans av flygplan*

En i viss mån närbesläktad bransch utgörs av flygplanstillverkningen. Den skillnad beträffande produktstandardiseringen som tidigare funnits mellan de båda branscherna har minskat betydligt men antalet flygplanstillverkare är betydligt färre, och sådan produktion finns endast i några länder. Sådana omständigheter avspeglar sig också i utformningen av klausulerna.

I ett avtal rörande beställning av ett flygplan återfinns följande klausul:

#### *"Price Adjustment for Fluctuations in the Economy*

The base price of each aircraft purchased hereunder as adjusted pursuant to paragraph ... of this article, shall be increased or decreased as hereinafter set

forth at the close of each of the expenditure period set forth in Table II below.

1. Seller has included in the price of each aircraft an allowance for cost fluctuations (excluding 'Article 2.C. Equipment'). The allowance is based upon the assumption that the indexes included in Table I and prepared by the U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics will be reported in the amounts (after adjustment to index form to the base year as hereinafter provided) shown in Table I for the period there shown (with the average for the first half of the calendar year 1968 being equal to 100). HE Index is 'Average Hourly Gross Earnings per Production Worker on Payrolls of Nonagriculture Establishments — Durable Goods Industries Transportation Equipment — Aircraft and Parts'. (SIC Code 372) National Average, and WP Index is 'Wholesale Prices — Industrial Commodities'.

2. Table II shows weight assigned to each index the period therein shown.

TABLE I

| <i>Expenditure Period</i> |          | <i>HE Index</i> | <i>WP Index</i> |
|---------------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1969                      | 2nd half | 104.5           | 100.5           |
| 1970                      | 1st half | 106.1           | 100.6           |
| 1970                      | 2nd half | 107.7           | 100.8           |
| 1971                      | 1st half | 109.3           | 100.9           |
| 1971                      | 2nd half | 110.9           | 101.1           |
| 1972                      | 1st half | 112.6           | 101.2           |
| 1972                      | 2nd half | 114.2           | 101.4           |
| 1973                      | 1st half | 115.9           | 101.5           |
| 1973                      | 2nd half | 117.7           | 101.7           |
| 1974                      | 1st half | 119.4           | 101.8           |
| 1974                      | 2nd half | 121.2           | 102.0           |
| 1975                      | 1st half | 123.0           | 102.1           |
| 1975                      | 2nd half | 124.8           | 102.3           |
| 1976                      | 1st half | 126.7           | 102.5           |
| 1976                      | 2nd half | 128.6           | 102.6           |

3. With the above Table I as a reference, the price of each aircraft shall be increased or decreased by:

(a) For each expenditure period, the product of:

(1) the corresponding Hourly Earnings Factor for the applicable Expenditure Period in Table II below for the lot within which such aircraft is included, (see the article hereof entitled 'DELIVERY') Multiplied by

(2) the fraction, expressed as a decimal rounded to the nearest one thousandth, the numerator of such fraction being the amount to the nearest one tenth (0.1), by which the arithmetic average of the actual monthly published HE indexes (adjusted to relate to a first half 1968 base of 100) for the same Expenditure Period exceeds or is less than the estimated HE index set forth in Table I above for the same

TABLE II

| Expenditure<br>Period | Hourly Earnings Factor<br>Lot |      |      |      | Wholesale Price Factor<br>Lot |      |        |      |      |      |
|-----------------------|-------------------------------|------|------|------|-------------------------------|------|--------|------|------|------|
|                       | A                             | B    | C    | D    | A                             | B    | C      | D    |      |      |
| 1969 2nd half         | .037                          |      |      |      | .050                          |      |        |      |      |      |
| 1970 1st half         | .150                          | .037 |      |      | .075                          | .050 |        |      |      |      |
| 1970 2nd half         | .263                          | .150 | .037 |      | .075                          | .075 | .050   |      |      |      |
| 1971 1st half         | .300                          | .263 | .150 | .037 | .050                          | .075 | .075   | .050 |      |      |
| 1971 2nd half         |                               | .300 | .263 | .150 |                               | .050 | .075   | .075 |      |      |
| 1972 1st half         |                               |      | .300 | .263 |                               |      | .050   | .075 |      |      |
| 1972 2nd half         |                               |      |      | .300 |                               |      |        | .050 |      |      |
|                       |                               |      |      |      |                               |      |        |      |      |      |
|                       | E                             | F    | G    | H    | I                             | E    | F      | G    | H    | I    |
| 1971 2nd half         | .037                          |      |      |      |                               | .050 |        |      |      |      |
| 1972 1st half         | .150                          | .037 |      |      |                               | .075 | .050   |      |      |      |
| 1972 2nd half         | .263                          | .150 | .037 |      |                               | .075 | .075   | .050 |      |      |
| 1973 1st half         | .300                          | .263 | .150 | .037 |                               | .050 | .075   | .075 | .050 |      |
| 1973 2nd half         |                               | .300 | .263 | .150 | .037                          |      | .050   | .075 | .075 | .050 |
| 1974 1st half         |                               |      | .300 | .263 | .150                          |      |        | .050 | .075 | .075 |
| 1974 2nd half         |                               |      |      | .300 | .263                          |      |        |      | .050 | .075 |
| 1975 1st half         |                               |      |      |      | .300                          |      |        |      |      | .050 |
|                       |                               |      |      |      |                               |      |        |      |      |      |
|                       | J                             | K    |      |      |                               | J    | K      |      |      |      |
| 1974 1st half         | .037                          |      |      |      |                               | .050 |        |      |      |      |
| 1974 2nd half         | .150                          | .037 |      |      |                               | .075 | .050   |      |      |      |
| 1975 1st half         | .263                          | .150 |      |      |                               | .075 | .075   |      |      |      |
| 1975 2nd half         | .300                          | .263 |      |      |                               | .050 | .075   |      |      |      |
| 1976 1st half         |                               | .300 |      |      |                               |      | .050 " |      |      |      |

Expenditure Period and the denominator of such fraction being the appropriate estimated HE index from Table I above, multiplied by

(3) the base price of such aircraft as adjusted pursuant to paragraph B. of this article, less the value of 'Article 2.C. Equipment' as set forth in paragraph C. of this article, the value of Article 7. equipment, and an amount of \$ --- which has been included in the price of each aircraft for Seller's engineering liaison and procurement effort in connection with Area Navigation Equipment installed in each aircraft, and

(b) for each Expenditure Period, the product of:

(1) the corresponding Wholesale Price Factor for the applicable Expenditure Period noted in Table II below for the lot within which such aircraft is included, multiplied by

(2) the fraction expressed as a decimal rounded to the nearest thousandth, the numerator of such fraction being the amount to the nearest one tenth (0.1), by

which the arithmetic average of the actual monthly published WP indexes (adjusted to relate to a first half 1968 base of 100) for the same Expenditure Period exceeds or is less than the estimated WP index set forth in Table I above for the same Expenditure period, and the denominator of such fraction being the appropriate WP index from Table I above multiplied by

(3) the base price for such aircraft as adjusted pursuant to paragraph B. of this article, less the value of 'Article 2.C Equipment' as set forth in paragraph C. of this article, the value of Article 7. equipment, and an amount of \$ - - - which has been included in the price of each aircraft for Seller's engineering liaison and procurement effort in connection with Area Navigation Equipment installed in each aircraft.

4. In the event the Bureau of Labor Statistics revises or discontinues any of the indexes or hourly earnings figures referred to in this paragraph D., the parties shall agree upon a substitute for the revised or discontinued index and appropriate revisions to the formula.

E. In the event that delivery of an aircraft is delayed (except as the result of mutual agreement), the Expenditure Periods used in the computation of escalation under paragraph D. of the article shall be those which would have been applicable had the aircraft been delivered on schedule.

Ett annat flygplanskontrakt innehåller en eskalationsklausul som bygger på liknande kostnadsfaktorer men som fått en annorlunda utformning. Observeras kan bl.a. att detta avtal innehåller en särskild punkt om "engine escalation".

"EXHIBIT . . .

to

#### PURCHASE AGREEMENT PRICE ESCALATION PROVISIONS

##### *1. Airframe Escalation*

. . . /Factory/ has included in the base price (US \$ . . . ) of each Model . . . Aircraft proposed herein an allowance for estimated cost escalation, excluding engines. Such allowance would reflect the escalations in the indexes as shown in Tabulation I below. The HE Index and WP Index, in such Tabulation I are 'Average Hourly Gross Earnings per Production Worker on Payrolls of Nonagriculture Establishments — Durable Goods Industries Transportation Equipment — Aircraft and Parts' index and 'Wholesale Prices — All Commodities other than Farm Products and Foods' index, respectively, as prepared by the U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, with 1965 annual average equal to 100.

TABULATION I

| Expenditure Period | HE Index | WP Index |
|--------------------|----------|----------|
| 1966 – Total Year  | 103.0    | 100.3    |
| 1967 – Total Year  | 106.1    | 100.6    |
| 1968 – Total Year  | 109.3    | 100.9    |
| 1969 – 1st Half    | 111.8    | 101.1    |
| 1969 – 2nd Half    | 113.5    | 101.3    |
| 1970 – 1st Half    | 115.1    | 101.4    |
| 1970 – 2nd Half    | 116.8    | 101.6    |
| 1971 – 1st Half    | 118.6    | 101.7    |
| 1971 – 2nd Half    | 120.4    | 101.9    |

With the above Tabulation I as a reference, the purchase price of each Aircraft shall be adjusted in accordance with the provisions below.

(a) *Delivery – 1 st Half of...*

The purchase price of the Aircraft scheduled for delivery during the first half of... shall be increased or decreased by:

(1) The sum of the product of:

(A) the corresponding Hourly Earnings Factor for each of the seven (7) Expenditure Periods noted in Tabulation II below multiplied by

(B) the fraction, expressed as a decimal rounded to the nearest thousandth, the numerator of such fraction being the amount, to the nearest one tenth (0.1), by which the arithmetic average of the actual monthly published HE indexes (adjusted to relate to a 1965 base of 100) for the same Expenditure Period exceeds or is less than the estimated HE Index set forth in Tabulation I above for the same Expenditure Period, and the denominator of such fraction being the appropriate estimated HE Index from Tabulation I above, multiplied by

(C) the amount equal to the base price of such Aircraft less \$ 2,900,000 and

(2) The sum of the products of:

(A) the corresponding Wholesale Price Factor for each of the seven (7) Expenditure Periods noted in Tabulation II below multiplied by

(B) the fraction expressed as a decimal rounded to the nearest thousandth, the numerator of such fraction being the amount, to the nearest one tenth (0.1), by which the arithmetic average of the actual monthly published WP Indexes (adjusted to relate to a 1965 base of 100) for the same Expenditure Period exceeds or is less than the estimated WP Index set forth in Tabulation I above for the same Expenditure Period, and the denominator of such fraction being the appropriate estimated WP Index from Tabulation I above, multiplied by

(C) the amount which is equal to the base price for such Aircraft less \$ 2,900,000

TABULATION II

| Expenditure Period | Hourly Earnings Factor | Wholesale Price Factor |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| 1966 – Total Year  | .016                   | .017                   |
| 1967 – Total Year  | .046                   | .063                   |
| 1968 – Total Year  | .031                   | .013                   |
| 1969 – 1st Half    | .006                   | .004                   |
| 1969 – 2nd Half    | .081                   | .103                   |
| 1970 – 1st Half    | .180                   | .140                   |
| 1970 – 2nd Half    | .210                   | .090                   |

(b) *Delivery – 2nd Half of . . .*

The purchase price of the Aircraft scheduled for delivery during the second half of . . . shall be increased or decreased by:

(1) The sum of the products of:

(A) the corresponding Hourly Earnings Factor for each of the eight (8) Expenditure Periods noted in Tabulation III below multiplied by

(B) the fraction, expressed as a decimal rounded to the nearest thousandth, the numerator of such fraction being the amount, to the nearest one tenth (0.1), by which the arithmetic average of the actual monthly published HE Indexes (adjusted to relate to a 1965 base of 100) for the same Expenditure Period exceeds or is less than the estimated HE Index set forth in Tabulation I above for the same Expenditure Period, and the denominator of such fraction being the appropriate estimated HE Index from Tabulation I above, multiplied by

(C) the amount equal to the base price of such Aircraft less \$ 2,900,000

and

(2) The sum of the products of:

(A) the corresponding Wholesale Price Factor for each of the eight (8) Expenditure Periods noted in Tabulation III below multiplied by

(B) the fraction expressed as a decimal rounded to the nearest thousandth, the numerator of such fraction being the amount, to the nearest one tenth (0.1), by which the arithmetic average of the actual monthly published WP Indexes (adjusted to relate to a 1965 base of 100) for the same Expenditure Period exceeds or is less than the estimated WP Index set forth in Tabulation I above for the same Expenditure Period, and the denominator of such fraction being the appropriate estimated WP Index from Tabulation I above, multiplied by

(C) the amount which is equal to the base price for such Aircraft less \$ 2,900,000

1. *Engine Escalation*

The purchase price of each Aircraft shall be subject to increase if, during the period the installation engines for such Aircraft are delivered to . . . the Bureau of Labor Statistics Index entitled 'National Average Gross Hourly Earnings – Durable

TABULATION III

| Expenditure Period | Hourly Earnings Factor | Wholesale Price Factor |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| 1966 – Total Year  | .016                   | .017                   |
| 1967 – Total Year  | .046                   | .063                   |
| 1968 – Total Year  | .031                   | .013                   |
| 1969 – 1st Half    | .006                   | .004                   |
| 1969 – 2nd Half    | .001                   | .003                   |
| 1970 – 1st Half    | .080                   | .100                   |
| 1970 – 2nd Half    | .180                   | .140                   |
| 1971 – 1st Half    | .210                   | .090                   |

Goods' exceeds by more than ten percent (10 %) the Index for the base month of January, 1966. The unit price for such engines delivered to ... in any calendar year will be adjusted for the amount by which the Index published for January of such year exceeds one hundred ten percent (110 %) of the Index for the base month, such adjustment to be determined by multiplying the excess percentage times seventy-five percent (75 %) of the engine price of \$ ... (or the price for the engine at the time of execution of the definitive agreement to purchase the Aircraft, if such price exceeds \$ ...). Such increase in engine price, for the four installation engines, will be added to the purchase price of such Aircraft."

### *Hyresavtal*

På hyresmarknaden är det vanligt, att inflationsskyddande klausuler rycks in i avtalet. Dessa klausuler kan ha varierande utformning. Sveriges Fastighetsägareförbunds formulär nr. 6 innehåller en indexklausul för långtidskontrakt avseende hyra, vilken godkänts av Sveriges Köpmannaförbund, Hyresgästernas Riksförbund och Sveriges Fastighetsägareförbund:

"Det i kontraktet angivna hyresbeloppet (bashyran)— kr. ... skall under hyres-tiden omräknas med hänsyn till förändringarna i konsumentprisindex (totalindex) med 1949 som basår i enlighet med följande grunder.

Ovan nämnda hyresbelopp anses vara anpassat till indextalet för oktober månad 19... Detta tal (basta) är ... Skulle indextalet någon påföljande oktobermånad ha stigit med minst 3 enheter i förhållande till bastalet, skall bashyran ändras med samma procenttal varmed indextalet ändrats i förhållande till bastalet. I fortsättningen skall bashyran höjas eller sänkas i förhållande till indexändringarna, varvid hyresförändringen beräknas på basis av den procentuella förändringen mellan bastalet och indextalet för resp. oktobermånad. För att ändring skall ske, fordras att index för någon oktobermånad, i förhållande till det index, som gällde vid det senaste tillfället då hyresbeloppet ändrats enligt denna klausul, höjts eller sänkts

med minst 3 enheter. Vid beräkning av indexenheter skall endast hela tal beaktas och omräkning av hyran skall göras på basis av hela procenttal, varvid höjning resp. sänkning göres till närmast hela tal. Hyran avrundas på samma sätt till heltal kronor. Hyresbeloppet skall dock aldrig sättas lägre än bashyran. Hyresändringen sker alltid fr.o.m. den 1 januari efter det att oktoberindex föränlett omräkning.

Det förutsättes att ändring av denna klausul — som utarbetats av Sveriges Fastighetsägareförbund, Hyresgästernas Riksförbund och Sveriges Köpmannaförbund — skall kunna påkallas av hyresvärden eller hyresgästen, därest nämnda organisationer under hyrestiden skulle upprätta och till tillämpning förorda annan klausul med motsvarande syfte som den ovan angivna.”

Till denna klausul har knutits vissa anvisningar:

#### ”1. Bastalet

Oberoende av när kontraktet tecknas skall alltid senast kända oktoberindex angivas såsom bastal. Även om kontraktet således tecknas t.ex. i augusti, anges föregående års oktoberindex såsom bastal.

#### 2. Jämförelsetillfälle

Jämförelsen mellan indextalen sker så snart årets oktoberindex blivit känt. För att undvika justeringar vid alltför obetydliga indexändringar utgår klausulen ifrån att indextalet skall ha ändrats med minst 3 enheter. (Se vidare under punkterna 4 och 5.)

#### 3. Den procentuella ändringen

Denna procentsats varmed indextalet stigit, kan räknas fram enligt följande formel

$$x = \frac{A \cdot 100}{B} \quad \text{där} \quad \begin{array}{l} x = \text{det sökta procenttalet} \\ A = \text{det antal enheter varmed indextalet stigit och} \\ B = \text{basindex} \end{array}$$

#### 4. Första omräkningen av hyran

För att klausulen skall utlösas första gången fordras att indextalet för någon oktobermånad har stigit med minst 3 enheter i förhållande till bastalet.

#### 5. Fortsatt omräkning av hyran

Även i fortsättningen fordras — för att omräkning av hyran skall ske — att indextalet åter ändras med minst 3 enheter i förhållande till det indextal, som senast föranledde omräkning av hyran.

#### 6. Exempel på klausulens tillämpning

Det antages att kontrakt tecknades i mars 1963.

Bashyran anknöts till oktoberindex 1962, dvs. indextalet 171.

|                                 |                                                                                                                                                      |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Oktober 1963 —<br>indextal 176. | Indextalet var 5 enheter högre än basindextalet (171).<br>Med hjälp av formeln under punkt 3 framräknas den procentuella höjningen på följande sätt: |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

$$x = \frac{5 \cdot 100}{171} ; x = 2,9$$

Fr.o.m. den 1 januari 1964 höjs bashyran med 3 % (avrundat tal i enlighet med klausultexten).

Oktober 1964 — tänkt indextal 177. Nu sker ingen förändring, eftersom indextalet endast stigit med 1 enhet i förhållande till det indextal, som senast föranledde omräkning av hyran (176).

Oktober 1965 — tänkt indextal 179. Indextalet har nu stigit med 3 enheter i förhållande till det indextal, som senast föranledde omräkning av hyran (176). Indextalet är 8 enheter högre än basindextalet. Den procentuella höjningen blir enligt formeln

$$x = \frac{8 \cdot 100}{171} ; x = 4,6$$

Fr.o.m. den 1 januari 1966 höjs bashyran således med 5 %.

Oktober 1966 — tänkt indextal 178. Ingen förändring. Indextalet har endast sjunkit med 1 enhet i förhållande till det indextal, som senast föranledde omräkning av hyran (179).

Oktober 1967 — tänkt indextal 175. Indextalet har nu sjunkit 4 enheter i förhållande till det indextal, som senast föranledde omräkning av hyran (179). Indextalet är 4 enheter högre än basindextalet. Ny omräkning av hyran skall alltså ske. I förhållande till basindextalet har indextalet nu stigit med endast 4 enheter, dvs. 2,3 %. Bashyran höjs alltså för 1968 med 2 %."

### *Entreprenadavtal*

Liksom beträffande hyresförhållanden är det inom byggnadsbranschen vanligt med någon slags klausul till skydd mot kostnadsökningar. Erinras kan exempelvis om den prisreservationsklausul som återfinns i Rörfirmornas Riksförbunds Allmänna bestämmelser gällande vid anbud och leverans:

"Skulle efter anbudsgivandet eller eljest under entreprenadtiden priser för material eller arbetslöner eller övriga kostnader ändras, skall anbudssumman eller i förekommande fall entreprenadsumman regleras i enlighet med entreprenadindex H 63 för VVS-arbeten ..."

Olika fastpris- resp. prisreservationsklausuler har utarbetats inom olika entreprenadverksamheter, och vilkendera klausulen som kommer till användning i det enskilda fallet beror på förhandlingarna mellan parterna.

Svenska Byggnadsentreprenörföreningen utger de vanligast förekommande reservationerna benämnda 1/74 resp. 2/71. Medlemsföretagen har obligatoriskt tillämpat av föreningen antagna fastprisregler.

Upphandlingar till fast pris synes ha varit ganska vanliga fr.o.m. 1968 och år 1971 införde Svenska Byggnadsentreprenörföreningen fastprisregler. Fr.o.m. år 1975 har dessa luckrats upp genom att fastpristalet och 2-årsgränsen, som tidigare var obligatoriska, endast är rekommenderade. Svenska Byggnadsentreprenörföreningens cirkulär av den 16 dec. 1974 innehåller följande redogörelse.

*"Fastprisfrågan. Regler och rekommendationer gällande fr.o.m. 1975—01—01*  
 Detta cirkulär ersätter samtliga tidigare cirkulär i fastprisfrågan.

#### *Inledning*

Efter förhandlingar med Näringsfrihetsombudsmannen (NO) har vissa ändringar i föreningens fastprisregler vidtagits.

De nya reglerna träder i kraft 1975—01—01.

Ändringarna innebär i förhållande till nuvarande regler följande.

- a) De fastpristal som SBEF anger är inte längre bindande utan endast rekommenderade. Medlem är alltså i fortsättningen inte bunden att tillämpa fastpristalen.
- b) Vid arbeten där tiden från anbudsdag till färdigställande överstiger två år föreligger inte längre hinder att lämna fast pris utan indexreglering men medlem rekommenderas att endast avge anbud som förutsätter indexreglering, d.v.s. anbud med reservation 1/74.

Föreningen har utgivit två prisreservations, reservation 1/74 — indexreservationen — Bilaga 1, och reservation 2/71 — fastprisreservationen — Bilaga 2.

#### *SBEFs fastprisregler fr.o.m. 1975—01—01*

SBEFs fastprisregler gäller ej för anbud med en anbudssumma uppgående till högst 500.000 kronor.

Följande regler gäller för anbud med en anbudssumma överstigande 500.000 kronor.

#### *Regel 1*

Till anbud skall medlem antingen bifoga

- a) enbart reservation 1/74 eller
- b) reservation 1/74 jämte erbjudande om utbyte av reservation 1/74 mot reservation 2/71.

*Regel 2*

För att erbjudande om utbyte av reservation 1/74 mot reservation 2/71 skall få lämnas förutsätts

*mom 1:* att beställaren begär — enbart, eller som alternativ — fast pris utan index-reglering,

*mom 2:* att erbjudandet om utbytet av reservation 1/74 mot reservation 2/71 sker redan i anbudet (ursprungsanbudet),

*mom 3:* att priset för utbytet av reservation 1/74 mot reservation 2/71 redovisas på "Bilaga till SBEF reservation 2/71", Bilaga 3, och

*mom 4:* att "Bilaga till SBEF reservation 2/71" med framräknat tillägg bifogas anbudet.

*Rekommendationer*

1. Föreningen rekommenderar att medlem vid uträkningen av utbytespriset som fastpristal ( $P_{12}$ ) räknar med de av föreningen vid varje tillfälle framräknade fastpristalen.
2. Föreningen rekommenderar medlem att inte erbjuda utbyte av reservation 1/74 mot reservation 2/71 för sådana arbeten där tiden från anbudsdag till färdigställande överstiger två år.

*Anbud åt Byggnadsstyrelsen*

Då Byggnadsstyrelsen är beställare och i förfrågningsunderlaget åberopat "Mall för regler om fast pris i KBSs förfrågningsunderlag för ett normalprojekt" (PM 1973—01—29), Bilaga 4, får medlem avge anbud som förutsätter att reglering skall ske i enlighet med mallen. Till sådant anbud skall reservation 2/71 vara bifogad, varvid i övrigt skall iakttas vad ovan sagts i Regel 1 och Regel 2. De ovan angivna rekommendationerna avser även anbud åt Byggnadsstyrelsen."

De av Byggnadsentreprenörföreningen utarbetade och rekommenderade reservationsklausulerna är av olika typ, reservation 1/74 är utformad som en allmän indexklausul, medan 2/71 är betydligt mera inskränkt. Den senare gäller endast kostnadsändringar som är orsakade av myndighets åtgärd, eller kostnadsändring som beror på vissa slags krisförhållanden, eller onormala prisförändringar avseende material som ingår i objektet. Enligt 2/71 krävs för ändring av det avtalade priset att kostnadsändringen varit oförutsebar och att den väsentligt påverkar kostnaden:

*"Reservation 1/74*

Anbudet är baserat på de löner och omkostnader samt priser på förnödenheter och tjänster, vilka gäller vid anbudets avgivande. Därefter inträffad kostnadsändring skall medföra reglering av entreprenadsumman. Reglering skall ske enligt

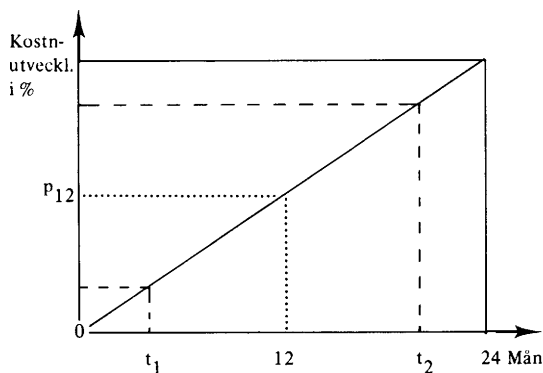
tillämpligt entreprenadindex. Saknas sådant index skall reglering ske enligt ett för det enskilda fallet anpassat index.”

### ”Reservation 2/71

Det angivna priset skall ändras med hänsyn till dels kostnadsändring på grund av offentlig myndighets åtgärd, dels kostnadsändring som är förorsakad av krig eller annat krisförhållande med liknande effekt och som avser förnödenhet eller tjänst som är nödvändig för objektet, dels kostnadsändring som beror på onormala prisförändringar avseende material som ingår i objektet. Ändring av det avtalade priset skall dock ske endast om kostnadsändringen varit oförutsebar och väsentligt påverkar hela kostnaden för det med avtalet avsedda objektet.”

Denna bransch är en av dem, där man ur här aktuell synvinkel noggrannt penetrerat prisfrågan. Även om lösningarna inom detta verksamhetsområde inte omedelbar kan överflyttas på andra branscher kan det vara av intresse att uppmärksamma den föreslagna beräkningen av anbudssumman vid utbyte av reservation 1/74 mot reservation 2/71. Det bör också anmärkas, att Föreningens cirkulär av den 9 dec. 1974 tillråder medlemmarna att i så stor utsträckning som möjligt tillämpa reservation 1/74. Inskjutas kan, att byggmarknaden är tämligen homogen till sin karaktär och traditionellt framför allt arbetat på den svenska marknaden. De prisreservationsklausuler som används på den utländska marknaden har jag inte haft tillgång till men det kan antas, att de utformats något annorlunda.

Vid reservationsutbytet förslås, att utbytespriset (tillägget) beräknas enligt följande:



#### Beteckningar:

- U = Utbytespris (tillägg)
- A = Anbudssumma med reservation 1/74
- p<sub>12</sub> = Fastpristal
- t<sub>1</sub> = Tid i månader från anbudsdag till beräknad dag för igångsättning
- t<sub>2</sub> = Tid i månader från anbudsdag till beräknad dag för färdigställande

$$U = A \times \frac{k}{100} \times 0,9 \text{ där } k = \frac{p_{12}}{12} \times \frac{t_1 + t_2}{2}$$

|                                                                    |                                       |                            |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Beräkning för objekt                                               |                                       |                            |
| ANBUSSUMMA med reservation 1/74 (A)                                |                                       | kr                         |
| Anbudsdag                                                          |                                       |                            |
| Beräknad igångsättningsdag                                         |                                       |                            |
| Beräknad färdigställandedag                                        |                                       |                            |
| Tid från anbudsdag till beräknad dag för igångsättning ( $t_1$ )   | —                                     | = 1)                       |
| Tid från anbudsdag till beräknad dag för färdigställande ( $t_2$ ) | —                                     | = 1)                       |
| Fastpristal ( $p_{12}$ )                                           |                                       |                            |
| $k \frac{1}{12} \times \frac{\quad}{2} =$                          |                                       | 1)                         |
| UTBYTESPRIS (U)                                                    | $\times \frac{\quad}{100} \times 0,9$ | = $\frac{\quad}{\quad}$ kr |
| Anbudssumma med reservation 2/71 (A + U)                           |                                       | = $\frac{\quad}{\quad}$ kr |
| 1) Anges med en decimal                                            |                                       | ”                          |

En särskild mall har utarbetats för regler om fast pris i Byggnadsstyrelsens förfrågningsunderlag för ett normalprojekt:

”1. *Reglering av kontraktssumman för entreprenad*

Anbud skall avse fast pris utan indexreglering, dock att tillägg till materialkostnadsdelen av den blivande kontraktssumman kommer att ges, såvida delindexet för material m.m. i SCB:s faktorprisindex för flerfamiljshus (indexgrupper och fördelning framgår av bilaga till detta PM) ökar mer än som motsvarar 4 % per år enligt nedanstående formel. Tillägget begränsas till vad som överstiger nämnda 4 %.

Entreprenadens materialkostnadsdel bestäms schablonmässigt till 60 % av den blivande kontraktssumman.

SCB:s indextal för den månad, i vilken anbudsdagen infaller (anbudsmånaden), skall vara utgångspunkt för beräkning av kostnadsändringar. Anbudsmånadens indextal jämförs sedan med det aritmetiska medeltalet av indextalen för de månader, under vilka entreprenadarbetena till någon del utförs.

Vid bestämning av ovan angivna tidsperioder inräknas inte av entreprenören förorsakad försening av entreprenadens igångsättning eller färdigställande.

Tidpunkten för entreprenadens igångsättning är den dag, som kommer att anges i beställningsskrivelsen. Tidpunkten för entreprenadens färdigställande är slutbesiktningsdagen. Tillägg ges inte för arbeten som utförs efter slutbesiktning och som orsakas av fel eller brister.

Tillägg till kontraktssumma beräknas enligt följande formel:

$$T = \left( \frac{i_m - i_a}{i_a} - \frac{0,04}{12} \times \frac{t_1 + t_2}{2} \right) \times 0,6 \times K$$

där

T = tillägg till kontraktssumma

$i_a$  = SCB:s indextal för den månad, i vilken anbudsdagen infaller (anbudsmånaden)

$i_m$  = det aritmetiska medeltalet av indextalen för de månader, under vilka entreprenadarbetena till någon del utförs

$t_1$  = tid i månader från anbudsdag till igångsättningsdag

$t_2$  = tid i månader från anbudsdag till entreprenadens färdigställande (slutbesiktningsdag)

K = kontraktssumma

*Anmärkning:* T avrundas till hela kronor

$i_m$ ,  $t_1$  och  $t_2$  anges med en decimal

Uttrycket  $\left( \frac{i_m - i_a}{i_a} - \frac{0,04}{12} \times \frac{t_1 + t_2}{2} \right)$  i formeln

räknas med fyra decimaler

## 2. *Reglering av kostnader för ändringar och tilläggsarbeten*

Kostnader för ändringar och tilläggsarbeten baserade på den ursprungliga anbudsdagens prisläge adderas till kontraktssumman och regleras i samband med denna. Detta gäller antingen kostnaderna grundas på anbud eller inte. Kostnader för ändringar och tilläggsarbeten baserade på prisläget vid en senare tidpunkt än den ursprungliga anbudsdagen regleras med utgångspunkt från denna senare tidpunkt.

## 3. *Betalning*

Tillägg till kontraktssumma enligt ovan får debiteras efter entreprenadens färdigställande i samband med slutfaktura. (Vid större projekt tilläggs: Efter överenskommelse kan dock utbetalning ske à-conto eller i form av tillägg i lyftningsplanen.)

4. Om en entreprenad är delad i huvuddelar skall det som ovan sägs om entreprenaden avse resp. huvuddel."

I en bilaga till denna mall har även gjorts upp förslag till viktsystem för faktorprisindex för flerfamiljshus och gruppbyggda småhus.

## *Entreprenadavtal (oljeborrning)*

En särskild typ av entreprenadavtal utgörs av avtalen om oljeborrning, som är en relativt kostsam verksamhet. Avtalet kan läggas upp antingen

på tidsbasis eller så att vissa specificerade arbetsuppgifter skall utföras (jfr rese- resp. tidsbefraktning). Ätminstone de avtal som löper över en viss period innehåller ofta någon slags inflationsklausul, vars utformning kan variera avsevärt.

Nedan presenterade klausuler utvisar de olika tekniker som kan komma till användning, och som naturligtvis ej är speciella för denna bransch, även om kostnadsfaktorerna kan variera.

Det första kontraktet är en kombination av "förhandlings- och automatikklausul", där automatiken skall tillämpas beträffande löne- och försäkringskostnader, medan i andra fall ändrade omständigheter kan leda till förhandlingar.

#### *"8. Rate Adjustments*

##### *8.1 General*

At any time after the signing of this Contract changed circumstances may indicate the desirability of discussions concerning the basis of Contractor's remuneration, performance hereunder, or other matters pertaining to this Contract, either party may give written notice to the other, and thereafter prompt consideration shall be given to such adjustments as may appear to the parties fair and equitable under the circumstances. This section (8.1) shall not be subject to arbitration.

##### *8.2 Wages*

In the event that after the signing of this Contract an increase in wages and fees for drilling personnel is put into effect, it is agreed that the Daily Rates hereinabove set forth shall be increased in the amount equal to Contractor's actual increase costs, said rate increases to coincide with the day the wage increases become effective on Contractor's operations.

- - - - -

##### *12.2 Insurance Premium*

An amount of \$ 2.000,00 per day has been included in the rates as set forth in article 7 to cover all insurance premiums. If there is any differences between said amount of \$ 2.000,00 and the amount actually paid per day, an adjustment in the rates will be made accordingly."

Den andra klausulen verkar till förmån för båda parter och är betydligt utförligare. Utgångspunkten är att vardera parten skall kunna "request an adjustment" för att raten skall spegla verkliga förändringar i entreprenörens kostnader och utgifter:

#### *"17.0 Rate Adjustments*

Either party may request an adjustment in the day rates payable under this

Contract to reflect an actual change in Contractor's cost or expense of performing under this Contract brought about by any of the following:

#### *17.1 Extra Equipment*

If Operator requests extra equipment in excess of that described in Schedule B, Category 1 then Operator shall have the option of purchasing such equipment and removing it at termination of this Contract or paying Contractor an increased daily rate so as to amortize the cost of the equipment over its proper life as agreed by the parties.

#### *17.2 Extra Crew*

The daily rates specified in Article 16 are based on the personnel shown in Schedule A. If Operator requires an extra crew, then the appropriate day rates shall be increased by \$ . . . per day. Personnel to be included in the extra crew will be 1 Driller, 1 Derrickman, 1 Crane Operator, 3 Roughnecks, 4 Roustabouts, 1 Mechanic, 1 Electrician and 2 Clean/Paint crew.

#### *17.3 Legislation Changes*

Any changes in legislation during the term of this Contract that affect manning or work schedules applicable to the area of operations and that result in a major change in Contractor's operating costs will be cause for an adjustment in day rates.

#### *17.4 Operating Area*

The area of operation will be the . . . and the Mobilization charges set out in Section 16.2 are based on operating in that area. Operator shall have the right to transfer Contractor's Equipment to other operating areas subject to adjustments being made to give effect to any increase or decrease in Contractor's operating costs, the burden of taxes in the new operating area, costs of transfer of shore base to new operating area and changes in mobilization costs. Any transfer of Contractor's Equipment from one operating area to another pursuant to this Section 17.4 shall be without prejudice to the provisions of Article 33.0.

#### *17.5 Equipment Changes required by Law*

In the event any changes in law during the term of this Contract require modification of Contractor's Equipment or the installation of any additional equipment, then Contractor will make such modifications or install additional equipment at Contractor's expense and in a manner so as to cause the minimum interruption to drilling operations. Contractor will be compensated by payment of an increase in the appropriate daily rate of \$ . . . for every \$ . . . expended in making such modifications or providing additional equipment.

#### *17.6 Procedure for Rate Adjustment*

The day rates shall be adjusted only upon presentation by the requesting party of evidence demonstrating that one of the above changes (Section 17.1 through 17.5)

has occurred and if the adjustment is applicable hereunder it shall be effective from the date of receipt of the requesting party's written request for such rate adjustment.

#### 17.7 *Wages*

An adjustment of day rates based upon Contractor's cost of \$ 4,300 per day for salaries, wages or amenities of its personnel will be reviewed and if applicable made each 3 months caused by a variation of more than . . . cumulative per year in the Index Numbers of Basic Weekly Wage Rates and Normal Hours of Manual Workers of All Industries & Services as published in the *Monthly Digest of Statistics* (Table 166, 31 July = 100) a publication of the Government Statistical Service.

The first adjustment will be based upon the Index Number effective 1 August . . . and will be reviewed 3 months following and if applicable will be made upon written request by Contractor or Operator and to be effective on date of receipt of the request by Operator or Contractor as the case may be.

Adjustments each 3 months after 1 August . . . will be based on the Index Number effective that date until 1 August . . . when subsequent adjustments will be based on the Index Number effective that date and so on through the term and any extensions of term of this Contract. Day Rate Adjustments will be calculated by multiplying the percentage change in excess of . . . in the Index Number by \$ . . . notwithstanding any prior adjustments pursuant to this section.

#### 17.8 *Materials and Supplies*

An adjustment of day rates based upon Contractor's cost of material, supplies and spare parts of \$ . . . per day will be reviewed and if applicable made each 3 months caused by any change in the Index Numbers of Wholesale Prices of Basic Materials and Fuels Purchased by Manufacturing Industry other than Food, Drink and Tobacco as published in the *Monthly Digest of Statistics* (Table 171, 1970 = 100), a publication of the Government Statistical Service.

Day rate adjustments will be calculated by multiplying the percentage change in the index numbers by \$ . . . notwithstanding any prior adjustments pursuant to this section.

The first adjustment will be based upon the Index Number effective 1 August . . . and will be reviewed 3 months following and if applicable will be made upon written request by Contractor or Operator and to be effective on date of receipt of the request by Operator or Contractor, as the case may be. Adjustments each 3 months after 1 August . . . will be based on the Index Number effective that date until 1 August . . . when subsequent adjustments will be based on the Index Number effective that date and so on through the term and any extensions of term of this Contract."

*Befraktningsvatal (inkl. kontraktsfart)*

I långvariga fraktavtal brukar parterna bestämma om någon slags fraktjustering, antingen periodiskt regelbunden eller knuten till vissa kostnadsförändringar. Det är således ganska vanligt, att parterna år för år bestämmer den frakt som skall gälla, antingen så, att parterna helt förutsättningslöst skall avtala om frakten eller så att de med beaktande av vissa faktorer skall bestämma fraktsatsen. Vissa kostnadsfaktorer kan vara knutna till särskilda händelser av typ krig etc.<sup>53</sup>

Det är emellertid inte ovanligt, att kontrahenterna redan från början i en eskalationsklausul försöker bestämma fraktutvecklingen.

Ett tre-årigt "Freight contract" innehåller möjlighet till justeringar av frakten för den händelse driftskostnaderna, hamnumgålderna samt bunker-kostnaderna skulle stiga. Härvid anges bl.a.:

"Freight Rate for the second and third 12-month-period to be negotiated during the preceding May. Changes in the rates, if any, to be based on changes in running costs compared with May, 19xx. Adjustments in freight rates based on this Clause on each occasion not to exceed 5 % of the freight rate for the preceding period."

Beträffande "port charges" anger kontraktet vissa aktuella umgälder och fastslår därefter:

"These charges to include all items which are normally for Time-Charterers' account. If these charges vary compared to the above, corresponding adjustments will be made. Retroactive adjustments, if any, to be made after every six-month-period, based on average costs."

Även vid fraktavtal kan man finna betydligt mer komplicerade varianter, t.ex.:

*"Kostnadsförändringsklausul"*

Under de första tolv månaderna betalar befraktarna endast bashyra enligt klausul 6 plus eventuellt tillägg för extra installationer enligt klausul 26. Därefter skall öknings resp. minskningar av följande kostnader belastas resp. tillgodoräknas befraktarna enligt nedan:

- 1) Löner till befäl och manskap, inklusive tillägg och förmåner, semesterersättning (betald eller krediterad) eller liknande poster, som tillämpas/betalas enligt lag och/eller kollektivavtal och/eller normal kutym ombord i rederiets fartyg. Övertid till kökspersonalen inkluderas, övrig övertid exkluderas.
- 2) Proviantkostnader för befäl och manskap enligt verkliga kostnader.

<sup>53</sup> Jfr *Gram*, s. 30.

- 3) Däcks- och maskinrumsförnödenheter samt reparationer enligt ett genomsnitt av Statistiska Centralbyrån "Indextal för arbetskostnader inkl. arbetskraftsskatter för verkstadsindustri m.m." och "Indextal för partipriser för järn- och metallindustriprodukter", i 1970 års upplaga av SCB:s Allmänna Statistik betecknade H41 resp. J10. Som bas för beräkning av kostnadsändringar gäller ett belopp av Skr. 3000:— per dag.

Dessutom skall rederiet kompenseras för onormala kostnader för dessa förnödenheter och reparationer till följd av gång i is enligt följande:

Om under någon avräkningsperiod rederiets kostnader härför ökas med mer än 20 % av basbeloppet (Skr. 3000:— per dag) plus det indexreglerade tillägget, skall denna ökning delas lika mellan rederi och befraktare.

För varje år fr.o.m. det andra skall rederiet presentera sin avräkning inom fyra månader efter resp. års slut, och befraktarna\* skall reglera denna inom fem månader efter resp. års slut. Den kostnadsändring avräkningen för varje år utvisar skall läggas till grund för den a conto hyra som skall betalas löpande under närmast följande år. En motsvarande retroaktiv reglering för den förflutna delen av året skall ske samtidigt med regleringen för föregående år, alltså inom fem månader. För det sista året regleras hela kostnadsförändringen på en gång.

Med hänsyn till rederiets redovisningssystem blir avräkningarna baserade på 12 kalendermånader. En övergång till kalenderårsvis avräkning skall kunna diskuteras.

Krigsriskpremie gällande under det första året är för rederiets räkning, varje senare förändring belastas resp. tillgodoräknas befraktarna, dock ej förändringar som beror på ändrat försäkringsvärde.

Rederiet är berett att diskutera varje förslag från befraktarna för reduktion av dagskostnaderna och att ställa till befraktarnas förfogande underlag som behövs för att bedöma dessa kostnader, dock endast underlag som gäller detta fartyg. Rederiet skall t.ex., om befraktarna så kräver, bemanna fartyget med enhetsbesättning, förutsatt Sjöfolkförbundets godkännande. Om detta sker, skall hänsyn tagas till rederiets kostnadsökningar härför.

Kostnadsreduktioner som kan uppnås genom att sätta fartyget under annan flagg skall delas lika mellan rederi och befraktare. Endast flagg som tillåter svensk kustfart skall komma i fråga, och flaggbyte kommer i fråga endast efter ömsesidig överenskommelse.

\*(resp. rederiet om kostnaderna minskat)"

En s.k. Escalator clause har utformats på följande sätt:

- "a) The rate of freight agreed in this Charter is based upon the cost of I.F.O. 3000 seconds at US \$ 14.32 per longton basis delivery Antwerp. (Price ruling in Antwerp in February 1967.) Freight to be adjusted by US \$ 0.05 per

longton for each increase or decrease in fuel cost of 10 % calculated on the Antwerp supply price of US \$ 14.32 per longton.

- b) The rate of freight agreed in this Charter is based upon the Chamber of Shipping of U.K. Timecharter Index as published in London at 114.9 % (February 1967 index). Each increase or decrease exceeding 5 % to be regulated by a freight adjustment of half this increase or decrease. The escalator clause to be applicable on the basic rate only at the exclusion of the additional freight for additional loading port and/or additional tonnage.

For calculation purposes the month of reference, both for bunkers and timecharter freight index, will be the month before sailing of the vessel."

Bimco har på s. 8828 i Monthly circular givit exempel på en eskalationsklausul, som kan användas som utgångspunkt. I sammanhanget påpekas också svårigheterna med att formulera en sådan klausul, då parterna måste bestämma sig både för vilka kostnader som är avgörande, och för vilken jämförelse som ska gälla.

#### *"Escalator Clause*

The rate of hire agreed in this Charter is based upon the level of owners' monthly operating expenses ruling at the date of this charter as shown in the statement for future comparison attached hereto, including provisions, stores, master's and crew's wages, war bonus and other remuneration, maintenance and usual insurance premiums.

By the end of every year of the charter period the average monthly expenses for the preceding year shall be compared with the basic statement attached hereto. Any difference exceeding 5 per cent, to be multiplied by 12 and regulated in connection with the next hire payment. The same principle to apply pro rata at the termination of the charter for any part of a year."

Dessa olika klausuler är till sin utformning tämligen olika, även om kontrahenterna givetvis i stort sett är ute efter samma kostnadsfaktorer. Skillnaderna reflekterar svårigheten att i internationella avtal ena sig om beräkningsgrunden och att överhuvudtaget finna ett lämpligt index. Den "escalator clause" som hänför sig till I.F.O. samt UK Timecharter Index har hämtats ur ett tidscerteparti från ett speciellt område och är knappast direkt användbar men kan tjäna som utgångspunkt även för andra branscher. Som synes bygger klausulen på relativt täta justeringar.

BIMCO-klausulen bygger på en jämförelse mellan redarens verkliga kostnader beträffande löner, proviant, underhåll, försäkring etc. och är av "självrisktyp". Kostnadsförändringarna skall regleras årsvis i efterskott eller för kortare period, om certepartiet upphör under ett löpande kalender-

år. Denna klausul har lett till dispyter både vad avser bedömningen av kostnaderna, uträkningar och frågan om befraktaren har någon skyldighet att i efterskott även erlagga ränta för kostnadsförhöjningen. Klausulen synes knappast ge någon omedelbar rätt att kräva sådan ränta.

Svårigheterna att tolka en kostnadshöjningsklausul kan illustreras med följande exempel. Ett tidscerteparti innehöll följande eskalationsklausul avseende försäkringskostnader:

*"Escalation on Insurance Expenses*

A daily expense figure for the year 1971 for insurance on hull and machinery and p. and i. has been assessed (at) DM 1128. In view of the changing expenses structure time charterers undertake to add 4 up to 5 per cent in progression every year after the 31st December 1971 until the end of this charter party, provided rate of insurance on same conditions is increased by such an amount. Any decrease to be deductible from charter hire . . ."

Siffran 1128 DM synes ha kalkylerats på följande sätt:

|                        |    |      |
|------------------------|----|------|
| Hull insurance premium | DM | 603  |
| Cost of deductibles    | DM | 263  |
| P & I                  | DM | 262  |
|                        | DM | 1128 |

Kaskoförsäkringspremien för 1971 var antagligen känd då kalkylen gjordes upp, men de övriga siffrorna torde ha varit skattningar, eftersom de inte kan säkert bestämmas förrän långt efter utgången av det aktuella året.

En dispyt uppstod mellan parterna angående tolkningen av denna klausul rörande huruvida endast kaskopremien eller även övriga försäkringskostnader omfattades, och yttrande inhämtades från engelsk sakkunskap.

Denne har särskilt påpekat svårigheten att utläsa innebörden i och den exakta avsikten med klausulen men gjorde ett försök att finna "a commercially intelligible solution which does a minimum of violence to the language of the clause".

Härvid kom han fram till att han var tvungen att söka finna meningen i uttrycken:

- "(i) '4 up to 5 per cent' and
- (ii) 'provided rate of insurance on same condition is increased by such an amount' "

I yttrandet påpekades, att flera olika tolkningsmöjligheter fanns men att de ovan senast citerade orden endast rörde premien för kaskoförsäkring, eftersom de övriga posterna kunde utsättas för fluktuationer som inte hade med inflationen att göra. Härvid uttalades:

"Let me illustrate how it would work by concrete illustration. Assume that the relevant charter is operative over the years 1972–74 inclusive.

Then, let it be supposed the owners' insurance expenses were to fluctuate over the three-year period as follows:

|     |                |             |                       |
|-----|----------------|-------------|-----------------------|
| (a) | 1972           |             |                       |
|     | Hull insurance | 640         | (6% increase on 603)  |
|     | Deductibles    | 360         |                       |
|     | P & I          | 209         |                       |
|     |                | <u>1209</u> | (7% increase on 1128) |

Having regard to the 5% "ceiling", the charterers would pay  $365 \times \text{DM } 56:40$   
(5% of DM 1128) = *DM 20,586*

|     |                |             |                        |
|-----|----------------|-------------|------------------------|
| (b) | 1973           |             |                        |
|     | Hull insurance | 660         | (3% increase on 640)   |
|     | Deductibles    | 400         |                        |
|     | P & I          | 237         |                        |
|     |                | <u>1297</u> | (15% increase on 1128) |

There having been a further increase in the cost of hull insurance, the charterers would still pay DM 20,586 as for 1972, but they would pay nothing further because the hull insurance for 1973 had increased by *less than 4%* by comparison with the previous year.

Suppose, however, that there had been a decrease in the *overall* cost of insurance by comparison with the previous year, notwithstanding the continuing rise in hull rates, as in the following illustration:

|  |                |             |                       |
|--|----------------|-------------|-----------------------|
|  | Hull insurance | 660         | (3% increase on 640)  |
|  | Deductibles    | 300         |                       |
|  | P & I          | 213         |                       |
|  |                | <u>1173</u> | (4% increase on 1128) |

The fair solution would seem to be that the owners' 1973 recovery should be limited to  $365 \times 45$  (difference between 1128 and 1173) = *DM 16,425*, as against the 1972 recovery of DM 20,586. But it would be arguable that no deduction should be made so long as the overall daily expense remained in excess of DM 1128, and the point may well be academic in relation to the facts of these particular charters.

(c) 1974

|                |             |                       |
|----------------|-------------|-----------------------|
| Hull insurance | 687         | (4% increase on 660)  |
| Deductibles    | 200         |                       |
| P & I          | <u>230</u>  |                       |
|                | <u>1117</u> | (1% decrease on 1128) |

The charterers would pay *nothing at all* for this year, because although there had been a 4% "qualifying" rise in the actual cost of hull insurance, there was a net saving of DM 11 on the overall daily expenses, entitling the charterers to a *credit* for 1974 of  $365 \times 11 = \text{DM } 4025$ .

Suppose, however, that the figures for 1974 had instead been:

|                |             |                        |
|----------------|-------------|------------------------|
| Hull insurance | 687         | (4% increase on 660)   |
| Deductibles    | 400         |                        |
| P & I          | <u>267</u>  |                        |
|                | <u>1354</u> | (20% increase on 1128) |

The charterers would then have had to pay:

- (i)  $365 \times \text{DM } 56.40$  (5% of DM 1128) for 1972 = 20,586  
 (ii)  $365 \times \text{DM } 45.12$  (4% of DM 1128) for 1974 = 16,469  
DM 37,055

(It could perhaps be argued, on the latter hypothesis, that the 4% addition for 1974 should be based, not on DM 1128, but on DM 1128 + DM 56.40 (which would increase the 1974 adjustment from DM 16,469 to DM 17,292), but I myself prefer the view that the percentage should continue to be related to the basic figure of DM 1128).

6. It will be seen that there are only two respects in which the *actual figures* for a given year are relevant:

- (i) The actual cost of *hull insurance* must be looked at to ensure that there has been an increase in that cost of at least 4% over the previous year.
- (ii) The *overall amount* of the insurance expenses in any particular year become relevant if, but only if,
  - (a) they fall (as in my first set of figures for 1974) below the basic daily figure of DM 1128, or possibly
  - (b) if they fall below the comparable overall expenses figure for the preceding year (see my second set of figures for 1973)."

Resonemanget gör på mig ett plausibelt intryck. Vidare sägs bl.a.:

- ”(a) It accepts the necessity for demonstration, in the first instance, that there has been an increase in the relevant year of at least 4% in the actual insurance costs (disregarding for this purpose the deductibles and P & I elements) and
- (b) It accepts that the position must be reviewed year by year with the result that the Owners are not enabled to 'tot up' all increases to date for the purpose of making a claim in respect of a particular year in which (1973 in my illustration) the level of increase is shown to fall short of the 4% level which is required to trigger off a fresh increase.”

Beträffande frågan om vem av parterna som med hänsyn till klausulens utformning ligger närmast att bära risken för de aktuella kostnadsstegringarna uttalas vidare:

”I did not of course mean that it would produce compensation which was directly related to the actual amount of the extra cost of insurance which the owners might incur in any given year. It does not do so, but it is manifest that the draftsman of the clause never intended that it should. In an escalation clause which sets up a yardstick other than that of the level of actual increased expenditure (a solution which is open to obvious objection), there is bound to be some element of rough justice. Some clauses of this kind have been known to result in considerable over-compensation to the ship owner. In the present case, if my approach be the correct one, there is no doubt a measure of under-compensation. And it is fair to say that the extent of the under-compensation might be cumulatively considerable in the case where a long-term charter is operative during a period of prolonged inflation . . .

The compensation would thus amount to roughly 45% of the Owners' assumed actual increased cost. When, however, it is realised that it has been assumed that the hull insurance costs rose by no more than 6%, 3% and 4% respectively over the three years in question (whereas the overall costs had risen by 20% from the 1971 baseline), the level of compensation is perhaps less ungenerous than might at first sight appear.

It does, in particular, seem to me to accord with the general philosophy of the clause that the Owners should carry the risk of disproportionately heavy increases in the deductibles and/or in their P & I cover, these being factors that are by no means necessarily linked with the impact of inflation upon the cost of insurance cover.”

Personligen finner jag, att många skäl talar för den här gjorda tolkningen. När en klausul i den konkreta tillämpningen ger så litet ledning

som den här aktuella, förefaller det naturligt att låta en fullt försvarbar tolkning ses i ljuset av vad som är kommersiellt rimligt. Dispyten illustrerar hur viktigt det är att parterna på förhand försöker göra klart för sig avsikten med en klausul.

### *Några andra transporttjänster*

Givetvis förekommer motsvarande klausuler även inom andra transportområden, även om därvid olika komponenter kan ligga till grund. En hänvisning kan i sammanhanget göras till det ovan omnämnda flygcharteravtalet, s. 46 f.

Ett betydande transportföretag bygger en inflationsklausul på index med följande komponenter:

| <i>"Index</i>                                      | <i>Vägningskoefficient</i> |
|----------------------------------------------------|----------------------------|
| Arbetskostnadsindex för industriarbetare (SNI 2-3) | a %                        |
| Prisindex för inhemsk tillgång (SNI 2-3)           | b %                        |
| Prisindex för inhemsk tillgång (SNI 353-354)       | c %                        |
| Konstant                                           | d %                        |
|                                                    | <hr/> 100 %                |

Värdena för a-d varierar men ligger i de flesta fall inom följande gränser:

a)  $\approx 50-70$    b)  $\approx 10-35$    c)  $\approx 5-15$    d)  $\approx 0-15$ ."

Ett annat företag som säljer transporttjänster försöker använda följande principer:

I de fall avtal träffas om tillhandahållande av transporttjänster under längre tid än ett år brukar den överenskomna transportersättningen regleras genom att en klausul inskrivs, varigenom företaget äger tillämpa vid transporttillfället gällande taxa. Undantagsvis har transportersättningarna reglerats genom en hänvisning till Svenska Byggnadsentreprenörföreningens index H63 nr 521. Detta index har använts företrädesvis för lokaltransporter, eftersom någon taxa inte utges annat än för fjärrtransporter.

I vissa fall försäljer företaget även lagerhållnings- och hanteringstjänster i samband med sina transportåtaganden. Därvid förekommer ibland att en ersättning per ton överenskomms, vilken innefattar ersättning både för lagerhållningen, hanteringen och transporten. Härvid har den överenskomna ersättningen reglerats på följande sätt. I ersättningen ingående lönedel har reglerats genom hänvisning till förändringar i kollektivavtalet

mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Transportarbetareförbundet; hyresdelen i ersättningen har reglerats enligt Sveriges Fastighetsägares Förbunds formulär nr 8, klausul A alternativt klausul B; ersättningen för värme har reglerats genom SCB:s bränsleprisindex. I förekommande fall har viss del av lönedelen reglerats enligt förändringar i kollektivavtalet mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Handelstjänstemannaförbundet.

I avtal rörande internationell trafik brukar anges att överenskomna ersättningar baseras på vid avtalstillfället gällande kostnadsläge och valutakurser. De överenskomna ersättningarna regleras därefter i enlighet med av SJ utgivna godskurser.

### *Olika leveransbestämmelser*

Som nämnts ovan återfinns i flera olika allmänna leveransbestämmelser olika klausuler om prisreservationer. Dessa är i allmänhet av tämligen opreciserad utformning och har funnits med under lång tid utan att genomgå någon fundamental modifiering.<sup>54</sup>

I Leveransvillkor fastställda av Svenska Kartongfabrikantföreningen 1952 innehåller kl. 4 en prisreservation, som även återfinns i Leveransvillkor fastställda av Svenska Tapetfabrikanternas Förening:

”Denna order gäller med reservation för prisförhöjningar i fråga om råmaterial, förbrukningsartiklar och övriga tillverkningskostnader. Dylika ändringar berättiga till däremot svarande ändringar av ordersedelns respektive ordererkännandets priser.

Accis, omsättningsskatt eller liknande berättigar säljaren till motsvarande tillägg till köpeskillingen.”

En liknande bestämmelse finns också i Allmänna leveransbestämmelser för betongvaruindustrin (antagna av Cementvarufabrikanternas Riksförbund 1958) i kl. 1:

”Priset är baserat på de löner och omkostnader samt priser på förnödenheter och tjänster, som gälla vid anbudets avgivande. Inträffar härutinnan kostnadsändring från tidpunkten för anbudets avgivande eller, om slutligen överenskommet pris avviker från ursprungliga anbudet, från tidpunkten för denna överenskommelse och fram till leveransdagen, ändras priset i motsvarande mån.”

<sup>54</sup> Tyvärr har jag inte haft tillgång till senare formulär, och det är inte otroligt att vissa förändringar skett i en del av de här anförda exemplen. Dock fyller citerade exempel ändå sin uppgift som illustrationsmaterial.

Sveriges Elgrossisters Förening har i sina Allmänna leveransbestämmelser för elektriskt material (1959) en klausul som säger:

”Vid alla försäljningar gäller där ej annat avtalats leveransdagens pris, och säljaren förbehåller sig rätt till ändring av anbud, priser, rabatter, konstruktioner och mått utan föregående avisering.”

En annan variant finner man i Kraftkontrakt av 1961:

”Ett indextillägg, som utgår med 0,5 % på avgifterna enligt a-c/fast avgift, effektagift och energiavgift/, för varje hel enhet, varmed årsmedelvärdet av Socialstyrelsens konsumentprisindex med 1949 som basår överstiger 135.”

Ett kontrakt använt av ett flygföretag i förhållande till Resebyrå bygger på att vissa kostnadsändringar skall leda till förhandlingar (kl. 13):

”... Vid eventuell höjning eller sänkning av bensinpriset och/eller löner skall förnyade förhandlingar angående flygpriserna upptagas.”

Denna klausul förefaller något oprecis och saknar anknytning till periodisering. Är avsikten att varje förändring oavsett storleken skall vara en förhandlingsanledning? I så fall kan klausulen leda till mycket komplicerade förhållanden. Man frestas närmast att uppfatta klausulen som en icke specificerad markering av att vissa omständigheter under vissa förhållanden kan komma att leda till modifiering av flygpriset, och att klausulen förutsätter goda relationer mellan parterna.

I vissa individuella köpavtal återfinns i sammanhanget aktuella klausuler av följande utformning:

”If the actual freight level for whatever reason should undergo drastic changes the sellers shall have the right to re-open price negotiation.”

”Any increase in ocean freight rates or surcharges imposed as a consequence of an international crisis, as well as any other surcharge, to be for buyer’s account.”

En ingående reglering av priset finns i ECE-villkorens Supplementary Clause Price revision. Denna klausul, som ju kan betraktas som en modellklausul har dock kommit att tjäna som en förlaga för många klausuler i bruk inte minst inom verkstadsindustrin. Inom Orgalime har utarbetats en publikation om prisjusteringsklausuler, vilken f.n. är under omarbetning. I åtskilliga fall har myndigheter och företag utarbetat bas-klausuler som man försöker introducera i sina kontrakt. Det är inte heller ovanligt, att samma myndighet eller företag utarbetat olika alternativ att användas i olika sammanhang. Efter förhandlingar mellan parterna kan de individuella klausulerna skilja sig betydligt.

I ett avtal om leverans till ett statligt verk återfinns följande klausul:

”Grundpriset, som är i nivå III/73 gäller netto exklusive mervärdesskatt och är indexbundet enligt följande prisklausul:

$$P = P_g (0,10 + 0,65 \frac{I_a}{184} + 0,25 \frac{I_m}{246} )$$

Där P = det slutgiltiga priset

P<sub>g</sub> = grundpris enligt offerten

I<sub>a</sub> = Statistiska Centralbyråns indextal för arbetskostnader inklusive arbetskraftsskatter för industriarbetare inom verkstadsindustrin (1967 = 100) gällande fyra månader före respektive delleverans. Detta index var 184,0 för 3:e kvartalet 1973.

I<sub>m</sub> = Statistiska Centralbyråns månatliga generalindex för partipriser (1949 = 100) gällande fyra månader före respektive delleverans. Detta index var 246 för augusti 1973.

Omräkningsfaktorns värde är 1,00 för 3:e kvartalet 1973.”

I ett annat fall har samma verk godtagit följande klausul:

” 7,5 % oberoende del

30 % av priserna justeras med hänsyn till index H41 för 'Verkstads-industri m.m.' varvid utgångsindex skall vara maj månads 1973 = 183,2.

5 % av priserna justeras med hänsyn till ändringar i index J19 för 'Bränsle' varvid utgångsindex skall vara juli månads 1973 = 217.

17,5 % av priserna justeras med hänsyn till index J5 för 'Maskiner och transportmedel' varvid utgångsindex skall vara juli månads 1973 = 250.

40 % av priserna justeras med hänsyn till index J21 för 'Tackjärn' varvid utgångsindex skall vara juli månads 1973 = 181.

För bearbetad ring gäller nedanstående prisjustering:

7,5 % oberoende del.

50 % av priserna justeras med hänsyn till index H41 för 'Verkstads-industri m.m.' varvid utgångsindex skall vara maj månads 1973 = 183,2.

- 5 % av priserna justeras med hänsyn till ändringar i index J19 för 'Bränsle' varvid utgångsindex skall vara juli månads 1973 = 217.
- 12,5 % av priserna justeras med hänsyn till index J5 för 'Maskiner och transportmedel' varvid utgångsindex skall vara juli månads 1973 = 250.
- 25 % av priserna justeras med hänsyn till index J21 för 'Tackjärn' varvid utgångsindex skall vara juli månads 1973 = 181.

Med oförändrad giltighet för ett kvartal åt gången skall ifrågakommande del av kilopriserna den 1:a i varje kalenderkvartal justeras i direkt proportion till senast publicerade index. /Leverantören/ lämnar /verket/ i början av varje kvartal uppgift om för kvartalet gällande index enligt ovan.

Ovanstående indexdata refererar till 'Allmän månadsstatistik' utgiven av Statistiska Centralbyrån."

I ett tredje avtal där samma verk är inblandat finns följande exempel:

"Priser och rabatter enligt prislista (/verkets/ lista) nr ... I förekommande fall även enligt prislista (allmän) ...

...

Avtalet gäller med en ömsesidig uppsägningsrätt varvid 6 månaders uppsägningstid skall tillämpas.

Angivna priser är baspriser, som tillämpas fast för leveranser under 3:e kvartalet 1974. För senare leveranser tillämpas prisklausul, varvid priserna sammansättes av följande delar:

15 % fast del

30 % övriga metaller enl. SCB tabell J22

15 % partipriser enl. SCB generalprisindex J1

40 % arbetskostnader enl. SCB tabell H41

Index hämtas ur SCB:s Allmänna Månadsstatistik.

För varje kvartal efter 3:e kvartalet 1974 meddelas /verket/ prisändringsfaktor, beräknad enligt nedanstående formel.

$$P = P_b \left( 0,15 + 0,30 \frac{J22}{J22_b} + 0,15 \frac{J1}{J1_b} + 0,40 \frac{H41}{H41_b} \right) \text{ där}$$

$P_b$  = baspris enl. offert

$P$  = aktuellt pris

$J22_b$  = basindex övr. metaller, SCB mars 1974 = 501

- J22 = index övr. metaller enl. SCB, för 3:e månaden i 2:a kvartalet före aktuellt kvartal
- J1<sub>b</sub> = generalprisindex, bastal, SCB mars 1974 = 296
- J1 = generalprisindex för 3:e månaden i 2:a kvartalet för aktuellt kvartal
- H41<sub>b</sub> = arbetskostnadsindex, bastal 1:a kvartalet 1974 = 202,3
- H41 = arbetskostnadsindex, 2:a kvartalet före aktuellt kvartal

Framräknat nytt index står fast under det aktuella kvartalet.

Ovan angivna basindex, hämtade ur SCB:s Allmänna Månadsstatistik 1974—5, skall stå fast oavsett ev. publicering av reviderade värden.”

Även i internationella avtal söker parterna ofta ange förutsättningarna för prisrevideringen i en formel, som kan varieras på flera olika sätt. Formeln i sig löser givetvis inte problemen, eftersom även härvid parterna måste vara noga med att enas om den utgångspunkt som skall gälla och de därvid aktuella pris- och kostnadsförhållandena. Fördelen med en sådan klausul synes dock vara att parterna redan från början har stadfäst en åtminstone till synes objektiv beräkningsgrund. Understrykas bör också, att i sådana avtal ofta både den allmänna inflationsaspekten och valuta-kursrisken vägs in i formeln.

Ett exempel kan hämtas från ett avtal av 1974 om leverans 1976 med ett värde av ca 5 m.dkr. från Japan till statlig dansk myndighet:

$${}^{\text{”}}P_1 = P_0 \frac{K_1}{K_0}$$

$P_0$  = Tilbudsagens pris

$P_1$  = Afregningsagens pris

$K_0$  = Kurs för japanske yen på tilbudsdagen (1 Y = 0,02 dkr.)

$K_1$  = Kurs för japanske yen på afregningsdagen

Prisjustering äger rum endast vid 3 % kursvariation.”

I ett avtal av 1974 om leverans 1975 med ett värde av omkring 8 m. dkr. från Sverige till dansk myndighet användes följande princip:

$${}^{\text{”}}P_1 = P_0 \frac{K_1}{K_0} \left( 0,1 + 0,4 \frac{L_1}{L_0} + 0,4 \frac{M_1}{M_0} + 0,1 \frac{E_1}{E_0} \right)$$

- $K_0$  = Kurs for svenske kroner på tilbudsdagen (= 136,52).  
 $K_1$  = Kurs for svenske kroner på afregningsdagen.  
 $L_0$  = Arbejdslønindex for verkstadsindustrien i Sverige i basismånedens ifølge Svenska Centralbyråns Allmänna Månadsstatistik (SCB indexserie H41).  
 $L_1$  = Som ovenfor, dog beregnet som middeltallet mellem ovennævnte lønindex 3 og 6 måneder før afleveringstidspunktet.  
 $M_0$  = Prisindex for mellemprodukter af jern ifølge Svenska Centralbyråns Allmänna Månadsstatistik (SCB indexserie J23) 3 måneder før tilbudsdagen.  
 $M_1$  = Som ovenfor, dog 3 måneder før afleveringstidspunktet.  
 $E_0$  = Prisindex for elprodukter ifølge Svenska Centralbyråns Allmänna Månadsstatistik (SCB indexserie JA43) 3 måneder før tilbudsdagen.  
 $E_1$  = Som ovenfor, dog 3 måneder før afleveringstidspunktet."

I ett annat internationellt avtal från 1974 rörande leverans 1976 (värde omkr. 3 m.dkr.) till dansk myndighet utformades formeln:

$${}^{\text{''}}P_1 = P_0 \frac{K_1}{K_0} \left( 0,10 + 0,25 \frac{L_{ma1}}{L_{ma0}} + 0,65 \frac{S_1}{S_0} \right)$$

- $L_{ma0}$  = "Elementary indication for A 33 Commercial Rolled steel" for august måned 1974 ifølge officielle franske statistikker. (= 284)  
 $L_{ma1}$  = Som ovenfor, dog gældende for afregningstidspunktet.  
 $S_0$  = "Hourly salary indication of Mechanical and Electrical Industries" for august måned 1974, udgivet af I.N.S.E.E. (Institute nationale de la statistique et economique). (= 127,8).  
 $S_1$  = Som ovenfor, dog gældende for afregningstidspunktet.  
 $K_0$  = Kurs for franske franc på tilbudsdagen. (= 127,5).  
 $K_1$  = Kurs for franske franc på afregningsdagen."

En annan tämligen ingående prisregleringsklausul har utformats enligt följande princip:

*"Prisregulering*

Til udregning af fakturapriser i tilfælde af ændringer i materialepriser og/eller lønsatser anvendes følgende reguleringsformler:

*Den mekaniske del:*

$$P = \frac{P^0}{100} \times \left( 10 + 50 \times \frac{M}{M^0} + 40 \times \frac{L}{L^0} \right)$$

hvor

P = fakturapris

P<sup>0</sup> = pris på tilbudsdato

10 = fast andel af prisen, som ikke er underkastet regulering

M = det før leveringsdagen sidst offentliggjorte råvareprisindeks for jern og stål

M<sup>0</sup> = det for juli 1974 gældende råvareprisindeks for jern och stål

L = det før leveringsdagen sidst offentliggjorte timelønsindeks for jern- og metalindustriens arbejdere

L<sup>0</sup> = det for juli 1974 gældende timelønsindeks for jern- og metalindustriens arbejdere

Det nævnte indeks er alle beregnet og offentliggjort af det officielle regeringskontor for statistik (Danmarks Statistik).

*Den elektriske del:*

$$S = T \left( 0,10 + 0,60 \frac{L}{L_0} + 0,3 \frac{M}{M_0} \right)$$

Der er her anvendt følgende betegnelser:

S = slutprisen

T = tilbudsprisen

L = lønindekstallet for fabrikationsperioden

L<sub>0</sub> = lønindekstallet på tilbudsdagen

M = materialeindekstallet for fabrikationsperioden

$M_0$  = materialeindekstallet på tilbudsdagen.

Faktorerne 0,6 og 0,3 hidrører fra den gennemsnitlige fordeling mellem lønningsudgifter og materialeindkøb i vor produktion.

#### Lønindekststal:

Som indekstal for arbejds løn anvendes gennemsnitslønnen inklusive dyrtidstillæg for smede- og maskinarbejdere i København. Gennemsnitslønnen tages for de pågældende kvartaler fra Dansk Arbejdsgiverforenings lønstatistik (følgeblad til "Arbejdsgiveren").

Lønindekstallet  $L$  gældende for fabrikationsperioden beregnes som det aritmetiske gennemsnit af lønindekstallene måned for måned i hele perioden, indtil leverancen er afsluttet.

#### Materialeindekststal:

I elektronisk udstyr indgår især materialer som f.eks. transformatorer, elektronrør, kondensatorer, relæer, modstande m.v. Indkøbsprisen for disse stærkt forarbejdede komponenter er praktisk talt uafhængig af ændringer i priser på råvarer som jern, kobber og isolationsmaterialer. Det har vist sig, at disse råvarer prisændres med en procentsats, der ligger mellem 60 og 100 % af den procentiske ændring af lønindekstallet. Materialeindekstallet reguleres herefter med en vægt, der sættes til 2/3 af ændringer i lønindekstallet."

Redan av refererade klausuler framgår, att parterna kan välja en tämligen noggrann reglering. Fördelen härmed är givetvis, att parterna då redan bestämt sig för vilka faktorer som skall vara avgörande och för den beräkningsgrund som skall vara bestämmande. Nackdelen med denna ingående reglering är bl.a. att detaljrikedomen kan ge upphov till en mängd tvister. En synnerligen ingående reglering av prisfrågan ges i ett avtal från 1974 om leverans 1975 från England till ett danskt statligt verk, en klausul som just p.g.a. att den är så ingående förtjänar att citeras:

#### "Særlige betingelser:

- 2.01 Prisbasisdatoen er den 1. OKT 1974; den — på nærværende accepts forside — anførte accept—PBM sum er dagspris. Prisregulering finder sted efter reglerne i pos. 2.04.1.
- 2.02 Det — på nærværende accepts forside — anførte tillæg for speciel montering er opgivet som dagspris. Prisregulering finder sted efter reglerne i pos. 2.04.1.
- 2.03 Det — på nærværende accepts forside — anførte beløb for fri service i garantiåret er opgivet som dagspris. Prisregulering finder sted efter reglerne i pos. 2.06.

#### 2.04.1 Regulering for løn- og prisændringer afregnes med tillæg/fradrag til à conto-begæringen.

Følgende formel anvendes:

$$P_N = P_O \left( 0,45 \frac{L_X}{L_O} + 0,25 \frac{F_X}{F_O} + 0,20 \frac{E_X}{E_O} - 0,90 \right)$$

$P_N$  = tillæg/fradrag til à conto-begæringen.

$P_O$  = ydelsen i perioden (rate eller afmelding) opgjort i henhold til accept-PMB incl. evt. tillæg for speciel montering, jvf. pos. 2.12.1.

$L_X$  = sidst offentliggjorte index på afmeldingsdagen, indexet for VVS-installationers deltal for arbejdsløn fra "Byggeomkostningsindex for en etageejendom, opført som montagebyggeri (1. JAN 1968 = 100)".

$L_O$  = index på prisbasisdagen den 1. OKT 1974, indexet for VVS-installationers deltal for arbejdsløn fra "Byggeomkostningsindex for en etageejendom, opført som montagebyggeri (1. JAN 1968 = 100)".

$F_X$  = sidst offentliggjorte index på afmeldingsdagen i henhold til meddelelse fra Statistisk Departement (Statistiske Efterretninger, udgivet af Danmarks Statistik), engrospris index, BTN 73, halvfabrikata af jern og stål.

$F_O$  = index på prisbasisdagen OKT 1974 i henhold til meddelelse fra Statistisk Departement (Statistiske Efterretninger, udgivet af Danmarks Statistik), engrospris index, BTN 73, halvfabrikata af jern og stål.

$E_X$  = sidst offentliggjorte index på afmeldingsdagen i henhold til meddelelse fra Statistisk Departement (Statistiske Efterretninger, udgivet af Danmarks Statistik), engrospris index, BTN 85, elektriske maskiner og apparater.

$E_O$  = index på prisbasisdagen OKT 1974 i henhold til meddelelse fra Statistisk Departement (Statistiske Efterretninger udgivet af Danmarks Statistik), engrospris index, BTN 85, elektriske maskiner og apparater.

#### 2.04.2 Såfremt der indføres løn- og prisstop i Danmark eller der opstår tilsvarende forhold som indebærer væsentligt forskellig prisudvikling i England contra Danmark kan der ydes ekstraordinær prisregulering udover den à conto-prisregulering der afregnes efter formelen i pos. 2.04.1, idet der tilkommer entreprenøren en prisregulering for leverancer fra England der modsvarer den faktiske prisudvikling udtrykt i offentlig tilgængelig engelsk statistik.

Kriteriet for at en væsentligt forskellig prisudvikling foreligger vil være at den procentuelle stigning i England er 20 pct. større end i Danmark og udgør mere end 5 pct., sidstnævnte størrelse er en absolut størrelse.

Grundlaget er den i pos. 2.04.1 anførte formel anvendt på parallelle tidspunkter.

Evt. ekstraordinær prisregulering opgøres ved aflevering.

Det påhviler entreprenøren at dokumentere ovennævnte forhold.

I tilfælde af ekstraordinær prisregulering skal følgende forhold iagttages:

- a) Reguleringsbeløbet er identisk med det i pos. 2.10, afs. 3 nævnte.
- b) Den ekstraordinære prisregulering skal være større end 5 pct. af reguleringsbeløbet for at den honoreres.

- 2.05 Med henvisning til FB § 8 och tillæg til § 8 vil eventuelle merydelser, som opgøres på grundlag af accept-PBM blive reguleret som anført i pos. 2.04.1. Eventuelle mindreydelser reguleres på grundlag af accept-PBM.

Föranstående er at forstå som programændringer, der medfører mer-mindreydelser.

- 2.06 Beløbet for fri service i garantiåret reguleres for løn- og prisændringer, der afregnes med tillæg/fradrag til à conto-begæringen, jvf. pos. 2.12.1.

Følgende formel anvendes:

$$P_N = P_O \left( 0,90 \frac{L_X}{L_O} - 0,90 \right) = P_O \frac{L_X - L_O}{L_O} 0,9$$

Vedrørende  $P_N$ ,  $P_O$ ,  $L_X$  og  $L_O$ , se pos. 2.04.

- 2.10 Eventuelle ændringer i valutakurserne mellem Danmark og England er bygherrens risiko.

Senest 8 uger efter accept skal entreprenøren over for bygherren have dokumenteret tilbudssummens fordeling på henholdsvis danske kr. og engelske £, i anlæg og bygningsblokke. *Basiskurs er 1£ = Dkr. 14,30.*

Den del af à contobegæringerne, der efter ovennævnte opgørelse er berettiget til kursregulering, reguleres i forhold til de udsving, der sker mellem kursen på prisbasisdagen og kursen på tidspunktet for hver enkelt à contobetaling efter følgende retningslinier:

Dagskurser fastsættes som værende kursen på den til hver enkelt à contobetaling svarende *afmeldingsdag*. Entreprenøren er pligtig til ved hver afmelding, at oplyse/dokumentere størrelsen af det beløb, der er berettiget til kursregulering.

Hvis kursen på udbetalningsdagen afviger mere end  $\pm 0,5$  pct. fra kursen på afmeldingsdagen ydes der entreprenøren/byg-

herren yderligere kompensation ellers ikke. Omfanget heraf opgøres samlet i forbindelse med *afleveringsforretningen*.

*Dagsprisen for 2. fase (afslutningen af 1. etape) fastlægges efter følgende retningslinier:*

Basis er den samlede pris for hele anlægget (1. etape) frit leveret og monteret i.h.t. udbudsmaterialet og det i MAR/APR 1973 forhandlede acceptgrundlag (udbuds-PM og rettelsesblade af 20. MAR 1973, samlet i kontroludskrift, dateret 1974—10—18) afgivet som dagspris på tilbudsdagen den 1. DEC 1972 (kr. 13.087.525,36 excl. moms).

Endvidere er dagsprisen pr. 1. OKT 1974 på 1. fase (af 1. etape), jvf. pos. 2.01 gældende (kr. 9.042.000,— excl. moms).

Dagsprisen for 2. fase beregnes ud fra basisprisen for hele anlægget, indexreguleret frem til tilbudsdagen for 2. fase med fradrag for 1. fase indexreguleret frem til samme tidspunkt.

Denne dagspris for 2. fase kan således indexreguleres frem til kontraheringstidspunktet.

Følgende generelle formel er gældende:

$$P_2 \frac{I_X}{I_0} - P_1 \frac{I_X}{I_1}$$

$P_2$  = dagspris for 2. fase af anlægget ved tidspunkt X.

$P_T$  = samlet pris for hele anlægget pr. 1. DEC 1972.

$P_1$  = dagspris pr. 1. OKT 1974 for 1. fase af anlægget.

$I_X$  = index (jvf. nedenfor) på reguleringstidspunktet (basis for 2. fase) f.eks. 1. DEC 1974.

$I_0$  = index (jvf. nedenfor) på tilbudsdagen den 1. DEC 1972.

$I_1$  = index (jvf. nedenfor) på tilbudsdagen den 1. OKT 1974.

Som index anvendes et sammenvejet index med relevante løn- og materialetal fra offentlig tilgængelig dansk og engelsk statistik samt prislisterpriser fra leverandører af betydende varekategorier, samt korrektionsfaktor for kursforskelle i forhold til basiskursen (1 £ = Dkr. 16,20 pr. 1. DEC 1973 og 1 £ = Dkr. 14,30 pr. 1. OKT 1974).

Vægte for ovennævnte sammenvejede index fastlægges ud fra produktsammenstillingen.

Entreprenøren fremsender så betids at bygherren senest den 25. NOV 1974 modtager oplæg til detaljeret prisreguleringsformel efter ovennævnte principper. Byggherren kan forlange dokumentation, herunder kalkulationer for de anvendte parametre.

Entreprenøren fremsender så betids at byggherren senest den - - - ”

En liknande om än mindre detaljerad klausul återfinns även i ett avtal ingånget 1975 om export från Danmark till Tunisien under 1975–80 om sammanlagt ca 45 m.dkr:

*”REVISIONS DES PRIX*

Pour moteurs standards, équipement facultatif et pièces de rechange.

*Formule pour revisions des prix*

$$P_1 = P_0 \left( 0,10 + 0,25 \frac{M_1}{M_0} + 0,65 \frac{L_1}{L_0} \right)$$

$P_1$  = Nouveau prix

$P_0$  = Prix offert

0,10 = Frais d'administration

0,25 = Part de matériaux

$M_1$  = Index pour prix des matériaux à la date de rajustement

$M_0$  = Index pour prix des matériaux d'octobre 1973

0,65 = Part des frais de salaire

$L_1$  = Index pour salaire à la date de rajustement

$L_0$  = Index pour salaire d'octobre 1973

Le prix pour composantes sera rajusté tous les 6 mois selon les index qui sont publiés par l'Office de Statistique du Danemark pour

- 1) Salaire horaire des travailleurs de l'Industrie Danoise (l'industrie de la machine) pos. no 36, qui était de 150,8% en juin 1973.
- 2) Prix de gros pour demi-produits de fer et d'acier pos. no 73, qui était de 180% en juin 1973.

Le premier rajustement aura lieu le 1er juillet 1974 sur la base de l'index le plus nouveau à cette date et basé sur les prix de l'index d'octobre 1973 ( $M_0$  et  $L_0$ ). Ces nouveaux prix seront en vigueur pour fournitures du 1/7 au 31/12 1974, après quoi un nouveau rajustage aura lieu.”

Vissa företag har gjort upp detaljerade interna instruktioner angående bestämmelser och rutiner som skall iakttas vid köp och försäljning.

I ett fall anges i en sådan instruktion: "Affärens art och omfattning samt leveranstid avgör om fast pris kan offereras eller vilket av de möjliga prisförbehållen som skall avtalas." Detta företag har också i en schematisk modell angett leveranstid och ordervärde som de främsta parametrarna, varvid framgår att när ordervärdet överstiger 75.000 kronor och leveranstiden 3 månader bör försäljaren noga överväga huruvida en särskild prisklausul eller ett fast pris med tillräckligt tillägg skall användas.

Vidare lämnas exempel på några prisformler. Den första är en svensk prisformel som användes för leveranser med huvudsakligen svenskt material.

*"Bestämning av fakturavärdet vid förändringar i material- och arbetskostnader*  
Skulle material- eller arbetskostnaderna under leveranstiden förändras, beräknas försäljningsvärdet P, dvs. det belopp beställaren har att erlagga för leveransen enligt nedanstående formel.

Material- och arbetskostnaderna varierar enligt officiella noteringar, som publiceras av Kungl. Kommerskollegium:

*Koppar* (K) enligt "partipris för koppar i London kr/ton"

*Järn och stål* (J) enligt index för "Mellanprodukter av järn"

*Lön* (L) enligt "genomsnittlig timförtjänst inom verkstadsindustri m.m."

$$\text{Här är} \quad P = \frac{P_0}{100} \left( 10 + 10 \frac{K}{K_0} + 25 \frac{J}{J_0} + 55 \frac{L}{L_0} \right)$$

P = det ovan angivna försäljningsvärdet

P<sub>0</sub> = försäljningsvärdet enligt anbud, baserat på noteringarna K<sub>0</sub>, J<sub>0</sub> och L<sub>0</sub> gällande på anbudsdagen

K och J = index vid den tidpunkt, då hälften av den avtalsenliga leveranstiden förflutit inklusive sådan förlängning, som orsakats av force majeure eller annat hinder, som leverantören icke kunnat förutse, eller som beror av någon beställarens handling eller träffad överenskommelse

L = notering vid den tidpunkt, då 3/4 av den avtalsenliga leveranstiden förflutit inklusive sådan förlängning, som orsakats av force majeure eller annat hinder, som leverantören icke kunnat förutse, eller som

beror av någon beställarens handling eller träffad överenskommelse.

-----

Basnoteringar den / 19...

Jo =

Ko = per 1000 kg kr.

Lo =

Den andra klausulen benämns tysk E6-formel som användes för leveranser med huvusakligen material från Geschäftsbereich E 6.

*"Bestämning av fakturavärdet vid förändringar i material- och arbetskostnader*  
Skulle material- eller arbetskostnaderna under leveranstiden förändras, beräknas försäljningsvärdet P, dvs. det belopp beställaren har att erlægga för leveransen enligt följande formel:

$$P = \frac{Po}{100} \times \left( 10 + 20 \frac{E}{Eo} + 70 \frac{L}{Lo} \right)$$

Här är:

Po = Anbudspris

Eo = Pris för tunnplåt (USt 1405 1 mm) för anbudstiden

Lo = Grundlön för en fackarbetare över 21 år för anbudstiden

P = Det till förräkning kommande pris på leveransdagen

E = Pris för tunnplåt på leveransdagen

L = Grundlön på leveransdagen."

### *Köp- och fraktavtal*

Det funktionella sambandet mellan köp- och transportavtal, så viktigt att uppmärksamma i många fall, kan även ha intresse i detta sammanhang. Det förekommer, att säljare och köpare tillsammans med transportören gör upp ett kontrakt som kanske sträcker sig över en längre period eller åtminstone flera på varandra följande resor. I sådana sammanhang blir givetvis lösningen i köpavtalet beroende på lösningen i transportavtalet och vice versa. I en sådan situation där således säljaren och köparen tillsam-

mans med transportören bl.a. utarbetat pris- resp. fraktklausulen har resultatet blivit följande. I köpavtalet sägs i prisklausulen:

"a) The original base price for . . . supplied under this Contract shall be U.S. \$ . . . per long ton delivered in ships' holds within reach of Buyer's discharging gear in . . .

b) For the third year of this Contract, the Parties have the right to discuss prices should it prove that price development has not been satisfactory.

-----

f) The base price is subject to adjustments throughout the duration of the Contract. The adjustments shall be 65 % of the increase or 35 % of the decrease of the prevailing publicly quoted delivered prices established by . . . for . . . shipped into areas of . . . where the Buyer has operations. The base price from which the adjustment will be calculated is the price in existence in . . . on August 1, 1974, which is \$ . . . per CWT., Net, Delivered, for . . . The price stipulated in this Contract shall not go below the original contract price of U.S. \$ . . . per long ton.

g) At the time this new Contract becomes effective, sometime in the latter part of 1975, it is expected that there will be certain quantities still remaining to be shipped on the old contract (identified in Art. 3). Those remaining quantities become a part of the quantities in the new Contract, but the old contract quantities are to be priced at the old contract price as adjusted in accordance with the Memorandum between the Seller and Buyer, . . .

h) The price is based on an official exchange rate in Sweden of U.S. \$ 1.00 = Sw.Crs. 4.625 (basic rate). Any change of this rate at date of payment to the Seller's bank in Sweden will result in a corresponding adjustment of the final price. Deviations of the exchange rate within the limits Sw.Crs. 4.375 to 4.875 will not affect the final price.

-----

#### Art. 13

##### *Special Contitions*

This Contract is subject to the conditions that prevailing and future circumstances with respect to supply of energy, bunker oil, and raw materials do not adversely affect Seller's possibilities to fulfill deliveries in due time and to full extent. Difficulties referred to in this Article shall be regarded as 'Force Majeure' in the application of this Contract.

-----

Art. 15.

*Review*

It is further agreed that the Principals of the Buyer and the Seller shall meet upon the request of either Party, or at least once each year, to review any inequities which may exist in the Contract and agree on a mutually satisfactory adjustment. This would include any situation which may develop throughout the duration of this Contract which would make it necessary to decrease or increase the Contract quantities. In order to make any such quantity adjustments, Buyer would be required to give Seller no less than six (6) months notice."

Transportkontraktet innehåller följande bestämmelser med avseende på fraktens belopp och här till knutna förhållanden:

*"Clause 18*

Rate of freight is agreed as follows:

As per sales contract dated ... between ... and ... a basic price of US \$ ... is established at August 1st, 1974 for ... sold CIF. This price shall be divided in portion 70,9 % to ... for the /goods/ and 29,1 % to ... as freight. All increases of price as per the mentioned sales contract shall be divided 65 % to the seller (...) and 35 % to the buyer (...). Out of the 65 % to /seller/ a portion of 29,1 % shall be paid to /owner/. In practice this means that in case price increases as per contract is 3:36 : 65 % of this goes to ... whereof 29,1 % will be added to the base freight resulting in this case, a rate of freight of US \$ ... per 1016 kos.

-----

*Clause 19*

The freight is based on an official exchange rate in Sweden of US \$ 1.— = Sw.Crs. 4,75 (basic rate). Any change of this rate at date of payment to the Owners bank in Sweden will result in a corresponding adjustment of the final freight rate. Deviations of the exchange rate within the limits Sw.Crs. —5.—, however, will not affect the final price.

-----

*Clause 27*

*Force Majeure*

If, for reasons of war, warlike operations, strike, lockout or other contingencies beyond the control of the Seller/Buyer, the Seller is unable to deliver, or the vessel to perform, or the Buyer is unable to receive either party is entitled to reduce the contract quantity by an amount corresponding approximately to the quantity which otherwise should have been delivered in the period such conditions prevail. If such force majeure situation continues for more than 6 (six) months, either

party including the Owners is entitled to cancel the remaining quantities under this contract.

-----

#### *Clause 34*

This contract is subject to the conditions that prevailing and future circumstances with respect to supply of energy, bunker oil and raw material do not adversely affect Seller's possibilities to fulfil their deliveries in due time and to full extent. In the same manner this clause is applicable on the Owners commitments as per C/P. Difficulties referred to in this article shall be regarded as 'force majeure' in the application of this contract.

----- ”

Detta kontrakt innehåller härutöver en ganska speciellt uformad ”hardship clause”:

”If the Buyer should be unable to take full requirements of shipments, as stipulated in the contract, because of a serious slowdown in the construction industry in . . . due to a business recession, the Buyer would only be required to take a percentage of shipments under the contract. In the event, such a situation should arise, the Seller and the Buyer shall meet upon request of either party to review any inequities which may exist and, if necessary, agree on a mutually satisfactory adjustment in the quantity.

It is further agreed that the principals of the Buyer and the Seller shall meet upon the request of either party, or at least once each year to review any inequities which may exist in the contract and agree on a mutually satisfactory adjustment.”

De olika parterna har här strävat efter att sinsemellan ”spela med öppna kort”. Frakt, prishöjningar, valutaparitet, force majeure-omständigheter osv. är tydligt kopplade till varandra om än inte identiskt utformade. Exempelvis kan pekas på att kurspariteterna bestämts på olika sätt. Man kan något förundra sig över, att i transportkontraktets force majeure-bestämmelse fartygets möjlighet att ”perform” kopplats till ”beyond the control of the Seller/Buyer”. Kontrakten bygger på en mängd sammankopplade förutsättningar, där dock köpavtalets ”review”-bestämmelse i transportkontraktet motsvaras av en hardship-klausul. Utformningen av de båda kontrakten synes i enskilda fall kunna ge upphov till en del tvister.

Slutligen kan av kuriositetsskäl även en annan situation relateras. I ett kontrakt med en västtysk kund har ett svenskt företag intagit följande klausul:

”Die obigen Preise wurden am 24.10.1968 kalkuliert und entsprechen dem schwedischen offiziellen Generalindex (Schwedisches statistisches Zentralbüro, Stockholm) in Höhe von 180 (1949 = 100).

Mit Ausnahme der in § 1 aufgeführten Maschinen werden die Preise für alle weiteren Aufträge entsprechend der Veränderung des jährlichen Generalindex abgeändert.”

Emellertid utvecklade sig generalindex snabbare än vad det svenska företaget bedömde som konkurrensmässig prishöjningstakt för den aktuella produkten. Under 1974 gjordes därför en nedjustering av de med index uppräknade priserna.

Det är för juristen viktigt att erinra sig, att i många fall partsrelationen inte bara bestäms av avtalsformuleringen. Vi har ovan sett hur fastpriskontrakt av olika skäl (ekonomiskt nödtvång eller parternas rimlighetsöverväganden) i praktiken blir omvandlade till eller tillämpade som ett avtal med ”förhandlingsklausul”. Men den situationen kan också inträffa, att en indexbestämning helt enkelt blir ”för bra” för ena parten, och en nedjustering av en avtalsenlig prishöjning måste företas av konkurrenshänsyn.

På så vis kan man säga, att oberoende av den juridiska konstruktionen en anpassning i många fall kommer att ske till den ekonomiska situationen. Därmed kommer man naturligtvis också fram till frågan huruvida det är en fördel för parterna att låta bli att avtala i hithörande frågor. Ett generellt svar till det spørsmålet är omöjligt att ge, men även om problem i det enskilda fallet lätt löses mellan parterna, synes det väl djärvt att påstå, att det är fördelaktigare att inte på förhand söka lösa problemen så långt möjligt.

#### 4.3.2. *Exempel på dispyter*

Rättsliga problem i samband med inflationsskyddande klausuler, liksom beträffande valutaskyddsklausuler sammanhänger till stor del med avtals-tolkningsproblematik eller är på annat sätt knutna till avtalsrättsliga frågor. Dock synes inflationsskyddande klausuler ha förekommit till domstolsprövning endast i mindre grad.

Följande situation kan representera en typ av svårighet. Ett större kontrakt mellan en amerikansk säljare och en svensk köpare innehöll bl.a. följande prisklausul:

*"Price, Escalation, Terms of Payment, Duties and Taxes*

*(a) Price*

The purchase price of Contractor's Scope of Supply shall be United States Dollars ... ('Dollar Portion'), Belgian Francs ... ('Belgian Francs Portion') and Swedish Crowns ... ('Crown portion'), collectively hereafter referred to as the 'Contract Price', subject to such adjustments as are set forth in subsection e) of this Section 23 ('Total Purchase Price'). The Crown Portion shall be deemed to be composed of a sum of Swedish Crowns ... ('Crown Equipment Portion') and a sum of Swedish Crowns ... ('Crown Services Portion').

...

(ii) Purchaser shall be responsible for the payment of all present and future taxes and similar assessments imposed on Contractor in respect of Contractor's undertaking pursuant to this Agreement (other than for taxes so imposed based on or related to income or related to doing business) by the Swedish Government or any subdivision thereof, except Swedish customs duties and except all payroll taxes (which shall include the taxes denoted *allmän arbetsgivaravgift* and *arbetsgivaravgift enligt lagen om allmän försäkring*).

(e) *Formulae for Adjustment.* The Dollar Portion and the Belgian Francs Portion shall both be fixed and subject to no variation whatsoever. The Crown Equipment Portion shall be deemed to consist of a fixed portion of 20 per cent, a variable cost of materials portion of 35 per cent and a variable cost of labour portion of 45 per cent. The Crown Services Portion shall be deemed to consist of a fixed portion of 20 per cent and a labour portion of 80 per cent. Adjustments in the price to be paid based upon said variable portions of the Crown Equipment Portion and the Crown Services Portion will be determined in accordance with the provisions set forth below in this subsection (e):

(i) The variable cost of materials portion of the Crown Equipment Portion shall be adjusted for each payment to be made pursuant to clause (ii) of subsection (b) of this Section 23, as to 32 per cent of the Crown Equipment Portion by a percentage equal to the percentage difference between 204 (being the index figure for August, 1971) and the final corresponding figure for Index J 23 "Mellanprodukter av järn (1949 = 100 series)" published in respect of the month immediately prior to the month in which the payment is due in the series Allmän månadsstatistik issued monthly by the Swedish Central Bureau of Statistics, as to 2 per cent of the Crown Equipment Portion by a percentage equal to the percentage difference between 5639 (being the price figure of August, 1971 (Crowns per ton)) and the final corresponding figure for Index J 62 "Wholesale Price-Copper" published in respect of the month immediately prior to the month in which the payment is due in the series Allmän månadsstatistik issued by the Swedish Central Bureau of Statistics, and as to 1 per cent of the Crown Equipment Portion by a

percentage equal to the percentage difference between 159 (being the average index figure for August, 1971) and the final corresponding average figure for Indices J 28 "Chemico-Technical Products", J 23 "Spinning Fibres and Textiles" and J 36 "Paper" published in respect of the month immediately prior to the month in which the payment is due in the series Allmän månadsstatistik issued monthly by the Swedish Central Bureau of Statistics.

(ii) The variable cost of labour portion of the Crown Equipment Portion and of the Crown Services Portion shall be adjusted for each payment to be made pursuant to clause (ii) of subsection (b) of this Section 23 by a percentage equal to the percentage difference between . . . (being the index figure for August, 1971) and the corresponding final figure for Index H 4 "Index Numbers for Direct Wages, verkstadsindustri m.m. (February 1947 = 100 series)" published in respect of the quarter immediately preceding the quarter in which the payment is due in the series Allmän månadsstatistik issued quarterly by the Swedish Central Bureau of Statistics.

(iii) Should any of the indices referred to in clauses (i) and (ii) of this subsection (e) be discontinued or should the bases of their calculation be modified in any material respect, the parties shall mutually agree upon an equitable modification of the price adjustment provisions affected thereby.

(iv) The index referred to in clause (ii) of this subsection (e) shall be determined to the nearest second decimal place. The indices referred to in clause (i) of this subsection (e) shall be determined to the nearest first decimal place. Labour and material adjustments shall be calculated to the nearest tenth per cent.

(v) In the event that the final figures referred to in clauses (i) and (ii) of this subsection (e) are not available on the date when any payment is invoiced by Contractor to Purchaser, an estimated figure shall be supplied by Contractor as a basis for provisional adjustment of the payment in question. Revision of this provisional adjustment shall be made at the time the final figures in question are available and shall be reflected in the invoice submitted following publication of the applicable final figure."

Det problem som uppkom hade samband med valet av index. Kontraktet stipulerar index H 4, medan den amerikanske säljaren förmenade, att i enlighet med förhandlingarna och vad därvid diskuterats och överenskommits med hänvisning till tidigare uppgörelser kontraktet i stället skulle ha baserat sig på index H 41. Säljaren ansåg sig också genom utredning kunna visa, att ganska betydande skillnader i utfallet mellan de båda indexen uppkommit och skulle fortsätta att uppkomma. Den svenska köparen tycks ha gjorts uppmärksam på dessa förhållanden först i brev under hösten 1974.

Avtalsprocessen synes ha förlupit således, att bl.a. eskalationsklausulen i anbudet i början av år 1971 baserade sig på index H 4, att under ett möte några månader senare eskalation och fast pris diskuterades utan att något index nämndes. Ytterligare några månader senare diskuterades åter frågan, varvid köparen godtog, att "the Swedish Crown Portion" skulle eskaleras med en "equipment" och en "service portion". I ett avtalsutkast från slutet av september utelämnades kl. 23 e) "Formulae for adjustment", vilket även skedde i senare avtalsutkast. I slutet av oktober föreslog den svenske köparen ordalydelsen i kl. 23 e) baserat på index "Genomsnittlig timförtjänst inom industrigruppen" (verkstadsindustrin m.m. 1947 = 100 series) och avtalet blev slutgiltigt några dagar senare.

En fråga som säljaren ställde sig var om kontraktets ordalydelse kunde angripas på grund av att det ej ger en rimlig fördelning mellan parterna, detta baserat på förutsättningen att säljaren förlitat sig på förutsättningen att skyldigheten att betala alla "payroll taxes" inkl. "arbetsgivaravgiften" helt täcktes av eskalationsklausulen.

En annan fråga var huruvida han kunde förlita sig på kontraktets ordalydelse i vad avser möjligheten att renegotiera indexbestämmelsen "should there be a discontinuation of an index or a modification in any material respect of the basis of calculation of the indices" (jfr sec. 23 (e) (iii)).

Vad gäller den första frågan torde säljaren ha vissa svårigheter att göra påstående gällande beroende på avtals- och bevisläget. Vem av parterna ligger närmast till hands att bära risken för en felaktig förutsättning? Svensk rätt ger utan tvivel visst utrymme för domstolar att rätta till missförhållanden i avtalsrelationer, men med tanke på att parterna är jämbördiga, att säljaren haft många tillfällen att rätta till felet, att det gäller ett affärsförhållande, att svenska domstolar varit tämligen restriktiva m.m. torde utsikterna till jämkning i detta fall vara tämligen små.

Beträffande den andra frågan synes å andra sidan möjligheterna gynnssammare för säljaren, eftersom klausulen ger honom ett visst stöd, såvida den inte skall anses som helt innehållslös p.g.a. att parterna "shall mutually agree upon an equitable modification of the price adjustment provisions affected thereby". Hur långt denna bestämmelse kan tänkas bära i det enskilda fallet är tveksamt med tanke på att den diskuterade avgiften trots allt utgör endast en mindre del.

Ett delvis likartat problem uppkom i *Peter Lind & Co. Ltd. v. Mersey Docks and Harbours Board*<sup>55</sup> där tvisten gällde huruvida ett avtal kommit

<sup>55</sup> [1972] 2 Lloyd's Rep. (Q.B.)

att omfatta fast eller rörligt pris.

Ett i sammanhanget intressant fall är "*The Brunsrode*"<sup>56</sup> där kopplingen mellan valutaskydd och inflationsskydd belyses ur en speciell synvinkel.

En tysk redare hade bortfraktat fartyget *Brunsröde* på ett tidscerteparti per januari 1969. Certepartiet innehöll bl.a. en eskalationsklausul av följande lydelse: "The charter hire of U.S. Cents 23.5 United States currency is based on wages including social insurances and working conditions in force on delivery of the vessel, as per agreement between German Shipowners' Association on one side and Officer's and Crew's Unions on the other side in respect to the trade for which the vessel is chartered. Any increase or decrease will be added to or deducted from the above mentioned hire as far as Owners have to bear such increase or will benefit from a decrease as from delivery, until the end of this charter-party." Av hyresbetalningsklausulen framgick, att "The Charteres shall pay hire for the vessel from and after the entry under this charter-party at the rate of U.S. Cents 23.5 per bale cubic foot United States currency per 30 days until the date and hour of redelivery hereunder. Payment of hire is to be made in New York in cash in United States currency, monthly in advance..." Vidare fanns en klausul om skiljedom i London.

Redarsidan förespråkade bokstavstolkning och menade, att eskalationsklausulen innebar, att "The Escalation Clause, on its true construction, requires that the U.S. dollar equivalent of the increase in manning costs current at the date for any hire payment shall be added to that payment of hire and that the conversion from the currency in which the increased costs are incurred (that is the Deutschmark) into U.S. dollars shall be carried out at the due date for each payment of hire. . . The Owners are, therefore, entitled to be paid increases of hire under the Escalation Clause in U.S. Dollars in an amount equal to the amount of the increases in wage etc. costs recoverable under the Clause, which are incurred by them in Deutschmarks, converted from Deutschmarks at the rate of exchange ruling when each such payment falls due, together with interest upon such amounts where they have already fallen due . . ."<sup>57</sup> Befraktarna menade å sin sida att eskalationsklausulen innebar "and it has always been understood and intended by the parties to mean" att så snart en ändring inträffade i tjänstgöringsvillkoren för ombordpersonal så skulle en beräkning ske av effekterna av en sådan ändring. Beloppet skulle beräknas över en 12-månadersperiod och sedan skulle detta belopp reduceras "to an equated sum payable in U.S. currency per 30 days using the rate of exchange ruling at the date of evaluation. Such sum would be added to the charter hire payable every 30 days in advance in New York in cash in U.S.

<sup>56</sup> [1975] 2 Lloyd's Rep. 74.

<sup>57</sup> S. 75.

currency as a fixed and integral part thereof during the remainder of the charter period".<sup>58</sup> Detta förfaringssätt hade använts mellan parterna beträffande alla fartyg som befraktarna infraktat sedan klausulens tillkomst 1964. Befraktarna underströk, att eskalationsklausulen inte alls tar sikte på förändringar i valutakurserna.

Dispyten föranleddes av att den tyska marken i maj 1971 gjordes flytande. Tidigare valutakursförändringar hade av olika skäl aldrig aktualiserats. Efter en lång diskussion kom skiljedomaren fram till, att befraktarens tolkning var korrekt. Fallet bragtes därefter till Queen's Bench som "a special case". I sin domsmotivering gör Donaldson J. vissa uttalanden, som har allmänt intresse.<sup>59</sup> Han konstaterar, att anledning till dispyten "lies in the fact that the vessel flies the German flag and payments to officers and crew are made mainly in German currency, whereas, as is rightly conceded, any addition to or deduction from the hire under cl. 10 falls to be made in U.S. dollars."

Enligt redaren "the charter hire remains unaltered so long as there is no change in the terms and conditions of employment of the officers and crew (including manning scales) imposed by the collective agreement referred to in the clause as applied to the vessel".

Som redan framgått är parterna eniga om att en förändring i löneläget skall medföra ett tillägg till eller avdrag från hyran vilket uttrycks i U.S. dollar. För att illustrera dispyten beträffande beräkningen baserar domaren sin diskussion på ett exempel: "Let it be assumed that when the charter-party was concluded in January, 1969, the cost to the owners over a period of 30 days of payments regulated by the collective agreement was 100 DM. Let it also be assumed that there was a wage change which, as from Jan. 1, 1970, increased this cost to 110 DM. Finally, let it be assumed that when this change took effect and when the next payment of hire fell due, the DM/U.S. dollar rate was 1 to 1, but that on July 1, 1970, there was a revaluation of currencies and the rate became 1 to 2.

On these assumed facts, /the owner/ submits that for the first six months of 1970 the hire is increased by 10 U.S. dollars, but thereafter by 20 U.S. dollars. /The charterer/, however, submits that the increase remains as a figure of 10 U.S. dollars until there is a further wage change, when it is re-calculated at the then ruling DM/U.S. dollar rate.

The point of construction involved may or may not be simple, but it is certainly short. Until after this charter-party had been concluded, it was also largely academic, because the DM/U.S. dollar rate was stable. But in 1971 the DM was floated and since then has progressively strengthened in terms of the U.S. dollar. Indeed the owners say that the difference between the parties' contentions

<sup>58</sup> S. 76.

<sup>59</sup> S. 81 ff.

amounts to nearly DM 20,000 a month and that their claim in the arbitration is for the U.S. dollar equivalent of a sum of the order of DM 445,000.

/The owner/ submits that the monthly hire consists of two elements, namely, the basic hire and the increase or decrease representing the increase or decrease in the owners' relevant costs during the period in respect of which the hire is payable. This increase or decrease is only reflected accurately if one uses the rate of exchange current at the time when each payment of hire falls to be made. Whilst he accepts that the clause is not in terms a currency protection clause, it happens to have this effect.

/The charterer/ submits that the clause is not, and does not purport to be, a currency protection clause and should not be construed in a way which can only be justified if it was.

The owners really have two quite separate complaints. First, their costs have risen because of a series of wage changes. Second, the U.S. dollar no longer buys as many DM as it previously did. When they agreed upon the terms of the charter they no doubt worked out their operating costs and translated these into U.S. dollar for purposes of agreeing the rate of hire. They sought and obtained protection against the results of a change in the operating costs so far as wages were concerned, but may not have sought and certainly did not, in terms, obtain any protection against the results of a change in the rate of exchange. That this is the case is clear if one considers the position between the date of the conclusion of the charter-party and that of the first wage change. Whatever variations there might be in the rate of exchange during this period, the hire was unchanged."

I sin domsmotivering konstaterar domaren slutligen:

"But the owners' construction goes further. Once the first wage change has occurred, the increase of hire is insulated from the effects of subsequent changes in the DM/U.S. dollar rate, because it is re-calculated every month. It is true that the clause is not very elegantly drafted, but this cannot have been the intention of the parties. What was contemplated, and what the clause provides, is that for any wage change, there shall be one variation in the rate of hire only and this increase shall continue in force until there is a further wage change. The only time when there is any increase or decrease is when there is a change in the terms of the collective agreement."

Personligen delar jag helt Donaldson's J. uppfattning. En indexklausul, som inte särskilt knyts till förändringar i valutarelationer kan inte utan vidare tillämpas som en valutaskyddsklausul. Indexklausulen tar sikte på att kompensera redaren för ökade bemanningskostnader. Sådan kompensations har han fått. Förändringar i valutakursen påverkar inte bemanningskostnaden utan den av redaren kalkylerade inkomsten. Det är knappast troligt, att en skandinavisk domstol skulle komma fram till ett annat

resultat vid tolkning av klausulen, försåvitt inte det klart kunde visas, att avsikten med klausulen varit den av redaren påstådda. Härvid ligger redaren närmast till att visa, att avsikten varit denna. Något större utrymme för att vid sidan av en tolkning av avtalsklausulen p.g.a. exempelvis bristande förutsättningar torde i denna situation knappast finnas varken i engelsk rätt eller i skandinavisk.<sup>60</sup>

I några svenska rättsfall kan viss ledning hämtas även om förhållandena inte är generellt tillämpliga. NJA 1943 s. 52 berör en indexfråga.

I hyreskontrakt rörande affärslokaler, vilka upprättats åren 1936 och 1939 samt gällde för tiden till den 1 oktober 1946, hade intagits villkor att för den händelse socialstyrelsens levnadskostnadsindex under hyrestiden överskred talet 180, höjning av avtalad hyra skulle automatiskt inträda med lika många procent, som det för sista månaden i föregående kvartal fastställda indextalet procentuellt översteg nämnda tal. Då index sedermera för andra kvartalet 1940 steg till 186 och för tredje kvartalet samma år till 193, krävde fastighetsägaren högre hyra. Hyresgästen gjorde gällande att villkoret var otillbörligt.

HD fann att villkoret kunde vara otillbörligt vid mera betydande stegring av indextalet, men då någon sådan stegring inte inträtt under de perioder som var aktuella i målet, ogillades hyresgästens invändning.<sup>61</sup>

I NJA 1939 s. 243 gällde frågan 8 § SKL:s tillämplighet på en guldvärdeklausul i ett skuldebrev:

Enligt ett skuldebrev från år 1932 utfäste sig ett aktiebolag att tre månader efter uppsägning betala 50.000 kr. jämte ränta. För den händelse "svenska kronans guldvärde" vid skuldebrevets infriande hade minskats skulle bolaget även gottgöra långivaren vad som motsvarade guldvärdeminskningen.

Långivaren yrkade år 1937 att få tillbaka kapitalbeloppet jämte ränta och gottgörelse för minskat guldvärde. Bolaget vägrade att betala sådan gottgörelse under åberopande av att villkoret härom var att anse som otillbörligt enligt 8 § skuldebrevslagen. Gottgörelsen uppgick till något över 13.000 kr.

Underrätten och hovrätten ville sätta guldvärdeklausulen ur kraft med stöd av 8 § skuldebrevslagen. HD ansåg emellertid att guldvärdeklausulen inte kunde i och för sig anses ogiltig och att det inte hade visats sådana omständigheter att tillämpningen kunde anses uppenbart otillbörlig.

Under åren närmast efter 1945 uppstod en rad tvister mellan varv och fartygsbeställare om innebörden i glidskaleklausuler som intagits i varvskontrakt.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> Vad gäller nordisk rätt jfr ND 1975 s. 173.

<sup>61</sup> Jfr även NJA 1943 s. 166.

<sup>62</sup> ND 1953 s. V.

Kontrakten innehöll ett grundpris som vad gäller arbetslönen baserats på en viss minimiförtjänst för varvets yrkesarbetare i åldern 21—59 år inkl. gällande dyrtidstillägg. Ändring av grundpriset som följd av ändrade arbetslöner utgör ett visst kontantbelopp (konstanten) för varje ändring i medeltimförtjänsten. Vidare bestämdes, att ändring av materialpriserna skulle ske allt eftersom dessa i verkligheten kom att över- eller understiga de priser som uppgivits i bilaga till kontraktet.

De flesta dispyterna rörde frågan om rederierna var bundna att betala konstantbeloppet för varje öres stigning i arbetslönen, sedan det klarlagts att varvet vid uträkningen av konstanten inte bara tagit hänsyn till ökningen i själva lönen till arbetarna utan också till ökade administrationsavgifter, löner till andra funktionärer, ökning av varvets förtjänst på kontraktet o.s.v.

De flesta tvisterna löstes genom förhandling men Monica Smith-fallet hänsköts till skiljedom.<sup>63</sup> Denna dispyt skilde sig något från det stora flertalet tvister, då det här visade sig, att varvet i de förhandlingar som föregick skiljeförhandlingarna medgivit rederiet ett ganska stort avslag på kontraktsbeloppet och det dokumenterades, att varvet inte haft någon större förtjänst på bygget.

Tvisten avsåg en i kontraktet intagen klausul som gjorde en del av priset beroende av den faktiska kostnaden för vissa bestämda kvantiteter material och satte återstoden av priset — inkluderande en del materialkostnader, kostnaden för arbetslön, administrationskostnader och kapitalkostnader — i relation till löneindex. I målet ifrågasattes från beställarens sida rimligheten av att indexberäkningen avsåg även kapitalkostnaden, benämnt affärsvinst.

Under processen hävdade rederiet, att det, då det godtog den i kontraktet bestämda konstanten, var i den tron, att detta tal bara representerade varvets ökade utgifter för varje öres ökning av själva arbetslönen men inte ökning av andra omkostnader och affärsvinst, vilket kontraktets ordalydelse syntes ge vid handen. Med åberopande av 32 och 33 §§ AvtL samt bristande förutsättningar m.m. som varit uppenbara för motparten samt påståendet att ett upprätthållande av kontraktet efter ordalydelsen skulle bli orimligt betungande för rederiet, menade rederiet, att varvet ej skulle medges rätt att tillämpa glidskaleklausulen som det gjort. Varvet hävdade å sin sida bl.a. att det efter att ha gått rederiet till mötes med prisavslag endast hade obetydlig förtjänst på kontraktet.

Skiljedomstolen fann också, att man vid avgörande av saken kunde

<sup>63</sup> ND 1953 s. 301 (skiljedom). Jfr bl.a. *Rodhe*, s. 110.

bortse från frågan om varvet borde ha rätt till någon vinstökning genom användning av konstanten i glidskaleklausulen.<sup>64</sup> Ingen av beställarens invändningar ansågs bärkraftig i detta fall. I sina motiv uttalade domstolen bl.a.:

”... Vad nu upptagits angående innehållet i de delar av § 11 som ha betydelse för tolkningsfrågan ådagalägger väl, att innehållet på grund av otillfredsställande avfattning och bristande överensstämmelse mellan ursprungliga formulärklausuler och de tillskrivna bestämmelserna är på vissa punkter motsägende eller eljest oklart, men ger likväl vid handen, att — i vart fall efter den gjorda reduceringen av den fasta faktorns belopp — tillräckliga skäl icke föreligga att tolkningsvis företaga en jämkning av de tillskrivna, särskilt för ifrågavarande rättsförhållanden utformade bestämmelserna, helst de äro i och för sig klara och lättfattliga samt enkla att tillämpa.

Den tolkning skiljenämnden sålunda funnit bäst överensstämma med innehållet i § 11 medför tydligen, att risken för kostnadsökningar i stort sett kommer att helt belasta rederiet. Ett dylikt förhållande är måhända från kommersiell synpunkt ägnat att inge betänkligheter men framstår i förevarande fall icke som orimligt med hänsyn till det vid tiden för kontraktets tillkomst rådande marknadsläget inom skeppsbyggeribranschen. I förevarande fall är fråga om två jämbördiga, stora företag. Riskbelastningen kan ej anses ha för rederiet medfört oförutsebara eller alltför betungande ekonomiska verkningar. Man får icke heller förbise, att enligt § 11 sjunkande kostnader skulle i lika mån räknas rederiet till godo. Enligt skiljenämndens bedömande finnes från rättsliga utgångspunkter icke rimlig anledning företaga en av billighetsskäl betingad jämkning av det vunna tolkningsresultatet. Av det sist sagda följer, att efter skiljenämndens uppfattning utrymme saknas för tillämpning av grunderna för 8 § lagen om skuldebrev.”

Ett visst intresse i sammanhanget har också ett engelskt rättsfall, där fraktraten skulle bestämmas enligt ”worldscale”.<sup>65</sup>

Yoho Maru hade befraktats för att utföra konsekutiva resor under ett ”tanker voyage charter party” som bestämde att frakten skulle betalas vid leverans av

<sup>64</sup> Jfr *Rodhe*, s. 110 not 74: ”I och för sig ligger det ju dock ej något anmärkningsvärt i att tillverkaren, om marknadsläget så medger, tillförsäkras sig ett skydd mot att en inflation förminskar realvärdet av det i tillverkningen investerade kapitalet — detta är ju vad indexberäkningen av ’affärsvinsten’ i själva verket innebär, om indexet kan anses representativt ur denna synpunkt.” Detta påpekande förtjänar allt beaktande. Ett av glidskaleklausulernas syften är att bibehålla en kalkylerad vinstnivå — och på så sätt komma tillrätta med nominalismens nackdelar. I fallet var det dock frågan om en individuell prövning av otydliga kontraktsvillkor och vad som kunde anses avtalat etc.

<sup>65</sup> [1973] 1 Lloyd’s Rep. 409. *Falkanger*, s. 128 f. diskuterar något hithörande frågor.

godset till en viss procentsats av "worldscale". I kl. 26 uttalades bl.a.: "All terms and conditions of the worldwide tanker nominal freight scale 'Worldscale' and any amendments thereto on the date freight payment is due to apply to this charter-party."

Yoho Maru lastade olja den 26 december 1971 och lossade den 28 januari 1972. Men i slutet av 1971 hade "Worldscale Association" utfärdat en reviderad skala av rater som var tillämplig på alla resor där lastningen påbörjades den 1 januari 1972 eller därefter. Härigenom höjdes fraktsatsen från \$ 8.73 per ton till \$ 9.47 per ton, och redaren hävdade, att frakt i det aktuella fallet skulle utgå enligt den högre fraktsatsen. Fallet kom upp för Commercial Court och domaren uttalade bl.a.: "One simply looks at the then published 'Worldscale' and asks oneself: What is the appropriate freight which is payable, now that this particular freight is due, under 'Worldscale' and all the amendments up to date? The answer to this in the present case is that since the vessel loaded on this voyage before 1st January 1972, the 1972 'Worldscale' is not the one that is applicable to the payment of freight."

I detta fall har jag uppfattat klausul 26 i någon mån annorlunda än domaren. Enligt mitt förmenande tar klausulen sikte på de förhållanden som råder, då frakten skall betalas. Förfaller frakten till betalning vid inlastningen, ja, då är saken klar och skiljedomaren har rätt, men förfaller frakten till betalning vid lossningen, då är situationen annorlunda. En tolkning av kontraktsklausulen i enlighet med dess lydelse synes mig ge detta resultat. Å andra sidan är det givet, att en hänvisning till "worldscale" måste innebära något och då rimligen anpassas till de förhållanden som denna ger upphov till.

#### 4.3.3 *Bunkerklausuler*

En faktor som under de senaste åren kommit att få särskild betydelse i detta sammanhang är bristen och prishöjningarna på bränsle.<sup>66</sup> Bristen på bränsle tvingade transportörerna att inställa vissa resor, att avvika från sedvanliga resvägar för att skaffa bunkers, och att minska farten för att spara bränsle. Dessutom kom prishöjningarna att återverka avsevärt på transportörernas resultat i den mån man ej kunde övervältra kostnaden på sina kunder. I olika avtalsrelationer har parter tidigare i standardavtal haft

<sup>66</sup> Nämnas kan också, att inom det nya internationella energiorganet (IEA) som skall administrera det internationella energiprogrammet, även tillsatts en underkommitté för bunkerfrågor.

klausuler införda för att ge ett visst skydd i olika "force majeure"-situationer, antingen det gäller prishöjningar eller bristsituationer. För transportörerna var situationen om inte oanad, så i alla fall något som man ej var särskilt van vid. Detta ledde givetvis till, att aktiviteten blev febril inte minst på de olika juridiska avdelningarna hos transportföretag. Åtskilliga klausuler utformades för att ge transportören ett skydd i sammanhanget.

Följande två klausuler som intagits i ett internationellt försäljningskontrakt kan illustrera problematiken:

"Considering the possible effect of the prevailing oil crisis on the cost of production and the distribution the seller is forced to reserve the right to increase the price without notice when conditions so demand."

"Shortage or rationing of fuel oil affecting production and/or transportation constitutes force majeure."

Olika klausulvarianter kom att utformas beroende på prestationstypen. Utformningen har berott på om fraktavtalet varit att hänföra till tids- eller resebefraktning, till kontraktsfart eller till styckegodsbefraktning (eller kanske riktigare trafiktypen linjefart). Problemet uppmärksammades bl.a. inom BIMCO och Nordisk Skibsrederforening liksom givetvis inom flera olika rederigrupper.<sup>67</sup>

Klausulerna kan även skifta beroende på i vilken trade de används och vid vilken tidpunkt de tillkommit. Skiftande erfarenheter har givetvis också medfört variationer i klausulutformningen.

Under 1974 har inom BIMCO följande rekommenderade klausuler utarbetats:<sup>68</sup>

*"BIMCO BUNKER SHORTAGE CLAUSE  
FOR VOYAGE CHARTERING (LONG FORM)*

Owners undertake to exercise due diligence to arrange for supplies of sufficient bunkers of a proper kind at ports or places convenient for the Vessel's employment (including her prior and subsequent engagements) so that the contractual voyage may be performed.

If at any time having exercised such due diligence Owners are unable, or in their absolute discretion consider they will be unable to obtain such bunkers for

<sup>67</sup> Problemet har bl.a. uppmärksammats i ett cirkulär från Nordisk Skibsrederforening 26/11 1973 och 30/11 1973, i ett från BIMCO 28/11 1974, i Broströms cirkulär nr 12/1973 samt i ett inom Salénrederierna i början av december 1974. Se också *Lie*, Oljekrisen.

<sup>68</sup> I vissa avseenden skiljer de sig från vad som föreslagits i cirkuläret av den 28/11 1973.

the voyage or any stage of the voyage, they shall give Charterers 48 consecutive hours notice of their requirements by telegram or telex.

Charterers may declare before the expiry of the said 48 hours that they will supply the required bunkers at current market prices, either at the loading port or other customary bunker ports en route as required by Owners.

If the said notice is given by Owners at a loading port that bunkers are required at that or another port, time shall cease to count as laytime during the notice period and loading shall not be commenced or if commenced shall cease.

If bunkers are required at the port at which the notice is given, such bunkers shall be delivered within 24 consecutive hours of Charterers' declaration; if required at another port bunkers are to be delivered within 24 consecutive hours of the Vessel's arrival there. If not so delivered Charterers are to pay compensation at the demurrage rate stipulated in the Charter until the supply of bunkers has been completed, when time shall again commence to count.

If Charterers do not declare their option within the said 48 hours or if having declared their option the delivery of bunkers is not completed within 5 consecutive days of their declaration or Vessel's arrival at the intended bunkering port as the case may be, Owners have the right to withdraw the Vessel from service and to treat the Charter as cancelled without incurring any liability to Charterers or Bill of Lading Holders, and in the exercise of such right Owners may discharge any cargo on board at any port or place at the sole risk and expense of the cargo owners which discharge shall constitute due performance of the contract, the Owners being entitled to full freight and having a lien on the cargo for such freight and for all the expenses incurred for which Charterers shall remain responsible.

If Charterers having declared their option to supply the required bunkers fail to do so, Charterers shall indemnify Owners against any loss or damage including claims from the cargo owners arising as a consequence thereof.

Notwithstanding any express or implied warranty in this Charter that the Vessel shall proceed with the utmost speed, Owners shall be at liberty to let the Vessel proceed and sail to the port of loading and/or from that port to the port of discharge at the most economical speed for the Vessel and her Owners. Owners shall have the right to take bunkers in any quantity at their discretion whether such quantity is or is not required for the contractual voyage.

If as a result of difficulty in obtaining any or sufficient bunkers of a proper kind the voyage or any stage thereof (including the approach voyage) is delayed, Owners shall be under no liability for any loss, damage or delay whatsoever, including any loss or damage to the cargo, loss of market or any other consequential loss or damage.

For the purpose of this Clause bunkers shall include lubricating oil and any other oil necessary for the proper working of the Vessel.

Charterers are to procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall incorporate this Clause. Charterers shall indemnify the Owners against all liabilities that may arise from their failure to do so.

*BIMCO BUNKER SHORTAGE CLAUSE*  
*FOR VOYAGE CHARTERING (SHORT FORM)*

- (1) If, prior to commencement of the loading, having exercised due diligence to arrange for supplies of sufficient bunkers of a proper kind at ports or places convenient for the Vessel's employment (including her prior and subsequent engagements) so that the contractual voyage may be performed, Owners are unable or, in their absolute discretion, consider that they will be unable to obtain such bunkers for the voyage or any stage of the voyage, Owners have the right to withdraw the Vessel and to treat the Charter as cancelled without incurring any liability to Charterers.
- (2) In any case, the Owners shall be at liberty to deviate the Vessel from the direct route to obtain bunkers for this and/or subsequent voyages, and they shall also be at liberty to let the Vessel sail at reduced speed to save bunkers for this and/or subsequent voyages.
- (3) For the purpose of this Clause bunkers shall include lubricating oil and any other oil necessary for the proper working of the Vessel.
- (4) Charterers are to procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall incorporate paragraphs (2) and (3) of this Clause.

*BIMCO BUNKER RISE CLAUSE*  
*FOR VOYAGE CHARTERING*

This Charter is concluded on the basis of a prise of ... per ton of\* ... for bunker\*\* ... oil of ... grade in force on the date of this Charter. If the price actually paid by the Owners during the period of this Charter for the quantity consumed on the contracted voyage(s) should be higher, the difference shall be paid by the Charterers to the Owners on production of the Owner's account therefor.

\* Insert 1,000 kilos or 2,240 lbs as applicable.

\*\* Indicate whether diesel, fuel or gas oil.

(NOTE: This Clause is particularly intended for contracts for several voyages.)

*BIMCO BUNKER SHORTAGE CLAUSE*  
*FOR TIME CHARTERING*

If the Time Charter is concluded for a round voyage or a trip or the like and a reduction of the speed ordered by the Time Charterers results in the Vessel being re-delivered later than originally intended, the Time Charterers shall pay the actual market rate for any period exceeding the normal period provided the market rate is higher than the Charter rate.

*BIMCO BUNKER SHORTAGE CLAUSE*  
*FOR BILLS OF LADING*

The Carrier undertakes to exercise due diligence to arrange for supplies of sufficient bunkers, which term for the purpose of this Clause shall include

lubricating oil, of a proper kind at ports or places convenient for the Vessel's employment (including her prior and subsequent engagements) so that the contractual voyage may be performed.

If at any time having exercised such due diligence the Carrier is unable, or in his absolute discretion considers he will be unable to obtain such bunkers for the voyage or any stage of the voyage, the Carrier shall have liberty to cancel this contract and discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

The discharge under the provisions of this Clause of any cargo for which a bill of lading has been issued shall be deemed due fulfilment of the contract and the Carrier shall be under no liability for any loss or damage or delay thereby arising, including loss of market or other consequential damage whatsoever, and any extra expenses incurred in connection with the exercise of the above liberty shall be paid by the Merchant in addition to the freight.

The Carrier shall be at liberty to deviate the Vessel from the direct route to obtain bunkers for this and/or subsequent voyages, and he shall also be at liberty to let the Vessel sail at reduced speed to save bunkers for this and/or subsequent voyages."

I Tor Line's konossement återfinns i kl. 9 Hindrances etc. Affecting Performance följande:

"(3) The Carrier shall have the right to make any deviation from the agreed or customary route or to proceed at a reduced speed in order to get or conserve fuel oil and any exercise of such rights shall be deemed to be part of the contract voyage. If no fuel oil is available the Carrier shall be entitled to act as described in subclause ."

Kl. 18 "Freight" lyder:

"(3) In case of increase in price for fuel oil all freight rates to be adjusted in order to compensate the Carrier for increased fuel and lubricating costs as from the day of said increase."

De olika klausulförslagen som utarbetats inom organisationer eller berörda företag anknyter till ungefär samma faktorer men uppvisar vissa olikheter med hänsyn till varierande affärshänsyn m.m. Det finns knappast någon anledning att allt för mycket fördjupa sig i sådana variationer men vissa klausulförslag eller använda klausuler bör dock presenteras.

I Nordisk Skibsrederforenings cirkulär av den 30/11 1973 lämnades ett förslag särskilt avpassat efter amerikanska förhållanden och avsett att användas både i certepartier, fixture notes, booking notes och konossement:

”(a) Attention is drawn to the present restrictions upon the sale of oil, imposed by certain governments, and the limitations upon the quantity of bunkers available for the vessel and increase in bunker prices which have occurred and which may hereafter occur. These circumstances, which are beyond the carrier’s control, may cause delays to the vessel in bunkering ports, may make it advisable to operate the vessel at reduced speed to conserve bunkers, to shut out cargo in order to lift extra bunkers and may also make it advisable to divert the vessel to bunkering ports either in or outside of the expected voyage either before or after arrival at the loading port or during the voyage either for the purpose of the voyage herein contracted for or for a previous or subsequent voyage or voyages. In such an event:

(1) Owners shall in addition to the other liberties contained herein, have liberty to delay, slow down or divert the vessel, shut out cargo in order to lift extra bunkers or otherwise conserve bunkers or take other measures like or unlike those indicated above, as the master or owner may consider advisable under the circumstances.

(2) If considered advisable due to any of the foregoing circumstances, the master or owner shall also have liberty to discharge the cargo at a port other than the intended port of discharge and the consignee shall take delivery at such port as though such port had been named as the port of discharge herein.

(3) The cost to owner of any such delay, slowing down, shutting out or diversion, shall be divided equally between the parties to this contract, and such moiety shall be added to the freight herein specifically contracted for, and owner shall have a lien upon the cargo therefore. In calculating such cost, the value of the vessel’s time so lost, the cost of extra port charges and extra bunkers consumed and other expenses incurred while waiting or diverting and all other extra expenses whatsoever shall be taken into account.

(4) The freight shall also be increased by an amount equal to one half of any increase in the cost of bunkers necessary for the voyage to the loading port and/or to the discharging port to the extent that such increase is due to any increase in bunker prices over those upon which the freight herein is based, and owner shall have a lien upon the cargo therefore.

For the purpose of this clause, ”bunkers” shall include both fuel and lubricants.

(b) In case of delay to the vessel due to any such bunkering difficulty to such an extent that it appears that the vessel will not be able to give notice of readiness to load before the cancelling date provided for herein, owners may at any time cancel this charterparty, giving notice thereof to charterers.’

Vi gjør oppmerksom på at både ledd (a) og (b) er ment å skulle brukes i reisecer-tepartier, Fixture Notes, Booking Notes, fraktkontrakter og lignende. I konnosse-menter derimot er det tilstrekkelig at man benytter ledd (a).

För det tilfellet at ledd (a) blir for langt til å inntas i *linjekonnossementer*, bør i hvert fall følgende påstempler konnossementene:

Due to current fuel shortages it may be necessary to divert the vessel, to operate her at reduced speed, or to take other extraordinary measures, and to shut out cargo and increase the freight rate. The carrier's current bunker clause, published as part of its tariff, is hereby incorporated herein and made part hereof."

Några klausuler i bruk skall här återges, som är hämtade ur skilda "fraktkontrakt", "transportkontrakt" eller avtal om "konsekutiva resor" i samband med olika trader och ingångna vid olika tidpunkter (1973 och 1974):

*"Bunker Costs*

This Contract is based on bunker costs of Kr. 2.000:— per day at sea for 18 tons of IFO 400 and 2 tons of Marine Diesel Oil.

If these costs vary, a corresponding adjustment will be made.

Retroactive adjustments, if any, to be made after every six-month-period, based on average costs."

*"Bunker Clause*

Freight rates above are based on the following fuel-prices:

| U.S. \$ / 1t  | Rotterdam | Japan |
|---------------|-----------|-------|
| IFO 1500 secs |           | 14.00 |
| IFO 400 secs  | 15.00     |       |

On April 30th and October 31st each contract year/owner/shall present actual fuelprices, which shall be compared with the above.

If the above fuel-prices have changed by more than US \$ 3/lt following adjustments to above freight shall be done and apply for all loadings until next fuel-adjustment:

If fuel-prices change by:—

Freights to be adjusted by:—

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| US \$ 3/1t but less than US \$ 4/1t | US ¢ 2/box |
| " 4/ " 5/                           | " 3/       |
| " 5/ " 6/                           | " 4/       |
| " 6/ " 7/                           | " 5/       |

and so on.

It is thereby understood that if fuel-prices go up owners will be compensated by charterers and vice versa.

The reimbursement either way to be done as a surcharge to or reduction from the freight payment."

*"Fuel Surcharge*

A fuel-oil charge of US Dollars 0.14 per standard bruce box 74/2, which equals 6P on 27th June, 1974, is added to the freight and paid simultaneously in sterling — in UKAY at the rate of exchange in force on the date of signing the Bill of Lading.

Whenever a change in fuel-oil spot prices in . . . occurs and exceeds 3 percent more or 3 percent less than the prices of 27th June, 1974 the fuel-oil charge of US Dollars 0.14 will be adjusted correspondingly.

IFO 1500 and Marine Gas Oil prices were chosen as representative fuel for the price change computations.

The price changes are measured by determining the difference between the basic weighted arithmetic mean and the new weighted arithmetic mean resulting from the price changes.

The basic weighted arithmetic mean is the following one:—

| FUEL           | 27 JUNE 1974<br>DOLLARS PRICE/METRIC TON | WEIGHT  | WEIGHTED<br>DOLLARS<br>PRICE |
|----------------|------------------------------------------|---------|------------------------------|
| IFO 1,500      | 85.00                                    | 70 PCT  | 59.50                        |
| MARINE GAS OIL | 150.00                                   | 30 PCT  | 45.00                        |
|                | TOTAL                                    | 100 PCT | 104.50                       |

The difference arrived at to be determined in percentage and deducted or added, as the case may be, in full from/to the fuel-oil charge of US Dollars 0.14.”

*”Bunker Clause*

If the bunker prices rise freight rate to be increased by SKr 1:20 for each 10 % the bunker prices rise.

When estimating the rising in bunker price, the official contract price on the UK market, ruling at the date of signing Bill of Lading, to be compared with the corresponding price 15th October, 1973.

Current . . . contract price 15th October, 1973:

|               | Interfuel 12 | Interfuel 4 | Marine Diesel Oil |
|---------------|--------------|-------------|-------------------|
| Price per ton | \$ 34:15     | \$ 39:10    | \$ 63:96          |
| + lighterage  | \$ 1:45      | \$ 1:45     | \$ 1:45           |
| Total per ton | \$ 35:60     | \$ 40:55    | \$ 65:41”         |

*”Bunker Clause*

The cost of fuel is in the Baltic Sea and the North Sea traffic, including Brest, 6 %, in the traffic from Brest to the Gibraltar area 7,5 %, and in the Mediterranean traffic 9 % of the paid seafreight.

If the cost of fuel according to the attached index calculation goes beyond 20 % or more of the level which prevailed on the 1st of February, 1973, \$ 19,40 = 100, the shipping company has the right to an extra fuelcost compensation according to the following formula:

$$(\text{Index} - 100) \times \frac{6/7, 5/9}{100} \times 0,8$$

The fuel surcharge will be debited 14 days after a given notice. Charging will take place along with the freight charge starting on the 15th of November, 1973, counted from the first loading day of the vessel in question."

Sveriges Industriförbund har i Allmänna cirkuläret 1/1974 yttrat sig över den rättsliga effekten av den då pågående energikrisen.

Härvid konstaterades bl.a. att bedömningen skiftade beroende på om det gällde föreliggande avtal eller framtida. Beträffande de förra konstaterades, liksom ovan, att rättsordningen endast medger ett ytterst begränsat utrymme beträffande säljarens möjlighet att befrias från sin förpliktelse att leverera vid kostnadsstegringar. Beträffande force majeure-klausuler anförs bl.a.:

"Normalt gäller emellertid att force majeure-klausulerna endast avser 'fysiska' hinder eller svårigheter för leverans och att de *inte* fungerar som prisjusteringsklausuler, vilka medger säljaren rätt att ta ut förhöjt pris."

Vidare rekommenderades att köparen meddelas om ev. svårigheter med fullgörande av leveransen:

"Den pågående energi- och råvarukrisens inverkan på våra möjligheter att fullgöra avtalad leverans är svår att bedöma. Vi vill emellertid redan nu framhålla att svårigheter eventuellt kan uppstå och kommer efter hand att hålla Er underrättade om vår bedömning av läget."

Beträffande de framtida avtalen föreslås ett antal alternativa klausuler beroende på avtalssituationen:

"1) Vårt åtagande gäller under förbehåll att rådande och härefter uppkommande förhållanden i fråga om energi- och råvaruförsörjning inte försvårar möjligheterna att fullgöra våra leveranser i tid och i full omfattning.

2) Svårigheter av angivet slag berättigar vidare säljaren till förlängd leveranstid enligt vad härom sägs om befrielsegrunder (force majeure) i parternas avtal.

3) Vårt åtagande gäller under förbehåll att rådande och härefter uppkommande förhållanden i fråga om energi- och råvaruförsörjning inte försvårar möjligheterna att fullgöra våra leveranser i tid och i full omfattning."

Härvid konstateras också att enbart denna formulering inte ger säljaren någon rätt att förlänga leveranstiden. Innehåller de aktuella allmänna leveransbestämmelserna ett system med förlängd leveranstid vid force majeure-situationer, föreslås en anknytning till detta system med en text av typ:

"Svårigheter av angivet slag berättigar vidare säljaren till förlängd leveranstid enligt vad härom sägs om befrielsegrunder (force majeure) i parternas avtal."

Avslutningsvis tilläggs, att om de allmänna leveransbestämmelserna saknar ett sådant system måste en bedömning göras i varje enskilt fall.

#### 4.4. *Prishöjningsklausuler och konsumenträtt*

KO har i olika sammanhang även intresserat sig för prisfrågor, både vad gäller utformningen av allmänna prisklausuler och särskilda prishöjningsklausuler. Erinras kan härvid bl.a. om att i samband med resor prishöjning p.g.a. höjda bunkerpriser var en aktuell fråga under säsongen 1973/74.

Prishöjningsklausuler har förekommit i standardformulär inom flera branscher. Sådana klausuler kan bl.a. ge borgenären rätt att höja det avtalade priset före leveransen under återopande av olika omständigheter. Bland olika klausultyper finns t.ex. inom hushållsbranschen en ordersedel, som innehåller en sådan bestämmelse med följande lydelse:

”Därest säljarens sammanlagda material och arbetskostnader samt andra kostnader före leveransen i dess helhet till följd av under leveranstiden inträffad prisändring skulle ställa sig högre än vad säljaren på grund av förhållanden vid avtalets ingående haft anledning kalkylera med skall leveranssumman ökas med den merkostnad säljaren fått vidkännas.”

Risken för kostnadsstegringar lägges här helt på köparen.

I Allmänna Reklamationsnämndens beslut den 11 november 1974 (Dnr 2595/74) har en prishöjningsklausul varit föremål för bedömning.

Förhållandena i fallet var, att anmälaren i början av 1974 beställt en segelbåt. I det tryckta orderformuläret, där även priset var tryckt, fanns också tillskrivet med maskin: ”Order enl. Sweboat gällande avtal fram till leveransdatum.” Ordet gällande har därefter överstrukits och ersatts med ”rekommenderade”. I formuläret finns vidare tryckt: ”Dokumenterade prishöjningar efter 1 oktober 1973 på material och tillbehör ingående i Maxi 77 samt ökade lönekostnader kommer att debiteras köparen. Blir prishöjningen mer än 3 % av totala orderbeloppet har köparen rätt att annullera kontraktet.” Intill denna klausul finns en asterisk som hänvisar till de maskinskrivna orden ”Maximalt 3.000 kr.”

Båten levererades och i fakturan upptogs priset till 3.000 kronor mer än enligt ordern. Anmälaren hade vid ordertillfället observerat prishöjningsklausulen och kände till att den då var föremål för diskussion mellan KO och båtbranschens organisation Sweboat. Han önskade, att avtalsvillkoren skulle ansluta sig till Sweboats rekommendationer. Den överenskommelse som träffades mellan KO och Sweboat kom att innebära, att prisjusteringar endast skulle få ske p.g.a. valutaförändringar, höjda skatter o.dyl. omständigheter som inte var för handen i här aktuella köp. Köparen hade vid avtalstillfället inte kunnat veta hur överenskommelsen mellan KO och Sweboat skulle komma att se ut och han hade

ytterligare skyddat sig genom att begränsa en höjning till 3.000 kronor.

Enligt säljaren hade klargjorts, att priset skulle komma att stiga utöver det avtalade beloppet men säljaren hade gått med på att maximera beloppsökningen till 3.000 kronor. Säljaren hade också gått med på att Sweboats standardvillkor i dåvarande lydelse skulle tillämpas, men de villkor som man därefter kommit fram till kunde ej ha något med detta avtal att göra. Säljaren påpekade vidare, att vid avtalet om försäljningen säljaren haft en lång kö av spekulanter på båtinköp.

Enligt reklamationsnämndens bedömning befanns ”den av bolaget hävdade tolkningen av avtalet stå bäst i överensstämmelse med vad som kommit till uttryck i den skriftliga ordersedelns text. Vid den utredning som står reklamationsnämnden till buds har [köparen] i vart fall inte förmått visa att bolaget insett eller bort inse att [köparen] vid ordersedelns avfattande må ha lagt en annan innebörd i de tillägg som gjordes i texten.”

Det förefaller m.a.o. som om reklamationsnämnden byggt sin juridiska bedömning på rekvisiten i 33 § AvtL och ej gjort en mer ”generös” bedömning av konsumentpolitiska skäl, något som av handlingarna att döma det heller knappast synes ha funnits skäl att göra.

Erinras kan också om den bestämmelse som tidigare funnits i de Allmänna resevillkorens 3 §:

”Uppstår före avresan, efter det att anmälan blivit bindande för . . . prisändringar på prestationer som enligt broschyren ingår i resan, får . . . justera priset för resan ifall prisförändringen beror på nya eller ökade skatter och allmänna avgifter, ändrade växelkurser eller andra liknande omständigheter över vilka . . . ej råder.”

I åtskilliga fall försökte researrangörerna — och i de flesta fall lyckades de — av resenärerna ta ut en särskild avgift i samband med resans anträdande för höjda bränslepriser jämlikt denna klausul. Klausulen överlämnades till Marknadsdomstolen för bedömning av dess skälighet enligt Avtalsvillkorslagen. Huruvida klausulen överhuvudtaget kan anses få civilrättslig betydelse vad gäller höjning av oljebriser måste anses tveksamt och har varit föremål för Allmänna Reklamationsnämndens bedömning.<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Se Beslut 1974—10—31, Dnr 1732/74 i ärende mot Tjæreborg ang. oljekristillägg, vilket har betraktats som ett pilotfall.

Här uttalade Reklamationsnämnden bl.a.:

”Klart är, att de av oljekrisen föranledda prishöjningarna hade sin grund i förhållanden som arrangörerna saknade möjlighet att råda över och, åtminstone till en början ej heller kunde förutse. Likheter i övrigt med nya eller ökade skatter och allmänna avgifter samt ändrade växelkurser kan dock inte anses vara så påtagliga att oljekrisen utan vidare kan betecknas som en liknande omständighet. Oavsett hur därmed må förhålla sig anser Nämnden skäligt, att resenärerna får betala prishöjningen i de fall då underrättelse därom kommit

Innan MD hann ta ställning härtill hade nya villkor utarbetats, som infördes i Allmänna resevillkoren:

”Särskilt resevillkor:

Inträffar, efter det att anmälan blivit bindande för arrangören men före avresan, prisförändringar på en eller flera av de prestationer som enligt programbroschyren ingår i resan, är arrangören berättigad att företaga därav föranledda justeringar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar beror på nya eller ökade skatter och allmänna avgifter, ändrade växelkurser eller andra liknande omständigheter över vilka arrangören ej råder. Såsom en dylik liknande omständighet som berättigar arrangören att företaga därav föranledda justeringar av priset för resan skall anses att det av arrangören för resan anlitate charterbolagets kostnader för anskaffande av flygbränsle ökat på grund av omständigheter över vilka arrangören och charterbolaget ej råder. Resenär som berörs av sådan prisjustering på grund av ökade kostnader för anskaffandet av flygbränsle kommer genom arrangörens försorg att underrättas därom i god tid och senast en vecka före avresan samt äger om prisjusteringen innebär en prishöjning på mer än 10 % av resans pris rätt att uppsäga avtalet och därvid återfå den erlagda likviden. Sådan uppsägning skall för att bli gällande verkställas utan dröjsmål efter att resenären underrättats om prishöjningen.”

MD uttalade i beslut att prishöjningsrätt borde kunna accepteras från konsumentsynpunkt, när rätten var grundad på rent force majeure-betonade förhållanden. Såsom grundläggande princip måste emellertid gälla, att avtalade priser skulle hållas, och utrymmet för höjningar av sådana priser borde alltså förbehållas de höjningar som hade sin grund i förhållanden vilka säljaren saknade möjlighet att råda över och inte heller hade kunnat förutse. Vidare borde gälla att det skulle vara fråga om kvalificerade höjningar. Möjligheten att ta ut pristillägg borde också förenas med en rätt för konsumenten att utan kostnad frånträda avtalet. En så allmänt formulerad klausul som den reseföretaget använde kunde enligt MD inte anses godtagbar från konsumentsynpunkt. Det kunde inte anses skäligt att konsumenten skulle kunna drabbas av prishöjningar så sent som en vecka före avresan.

dem tillhanda i god tid före avresan. Av väsentlig betydelse vid bedömningen av om underrättelse skett i god tid, är enligt Nämndens mening den tidrymd som i förekommande fall erfordrades för avbeställning. Hänsyn måste dock tas till det faktum att resenärerna även om de haft rätt att avbeställa, ofta inte skulle ha kunnat ändra sina resplaner under tiden närmast före resan.”

Efter att från början ha iakttagit en fyraveckorsperiod synes Reklamationsnämnden numera mena, att prishöjningar som meddelas senare än två veckor före avresan ej kan godtas.

Jfr SOU 1974:83 s. 81 f. Se också för det följande *Tancred*.

Inte heller följande klausul synes ha vunnit KO:s gillande:

”På grund av omständigheter som uppstått utan arrangörens förvållande och som medfört prisändringar avseende de i arrangemanget ingående prestationerna äger arrangören rätt att företaga därav föranledda justeringar av priset för resan. Det åligger arrangören att snarast informera resenären om dessa prisändringar. I fall av prisändringar företagna intill 14 dagar före avresan äger resenären rätt att uppsäga avtalet och därvid återfå hela den erlagda likviden utan avdrag. Detta skall dock ske i omedelbar anslutning till att arrangören meddelat de ändrade förutsättningarna. Detta stadgande äger icke tillämpning vid prisändringar företagna på grund av force majeure.”

KO-ämbetet menar, att även denna bestämmelse lägger på köparsidan risken för prisstegringar visserligen med möjlighet för resenären att under vissa förutsättningar (vilka arrangören hade möjlighet att direkt påverka genom att dröja med en prisjustering) frånträda avtalet. En prishöjning under åberopande av force majeure ger inte resenären möjlighet att komma ifrån avtalet.

De nya Allmänna Resevillkoren som antagits den 16 juni 1975 av Svenska Resebyråföreningen (SRF) och Researrangörsföreningen i Skandinavien (RiS) efter överläggningar med Konsumentombudsmannen innehåller numera följande pris- och prisändringsbestämmelser i klausul III:3 och III:4:

”3. Inträffar, efter det anmälan blivit bindande för arrangören men före avresan, prisförändringar på en eller flera av de prestationer som enligt programbroschyren ingår i resan, är arrangören dels berättigad att företa därav föranledda höjningar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar beror på nya eller ökade skatter och allmänna avgifter eller ändrade växelkurser, och dels skyldig att företaga därav föranledda sänkningar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar beror på borttagna eller sänkta skatter och allmänna avgifter.

Om vid tillämpningen av detta villkor III 3) prisförändringar som beror på ändrade växelkurser skulle ge arrangören rätt till en förhöjning som är mindre än 1 % av resans pris, skall något pristillägg icke utgå i anledning av dessa prisförändringar.

4. Inträffar — utan att III 3) är tillämpligt — efter det att anmälan blivit bindande för arrangören prisförändringar på en eller flera av de prestationer som enligt programbroschyren ingår i resan, är arrangören berättigad att företaga därav föranledda höjningar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar har sin grund i rent force majeure-betonade förhållanden, d.v.s. i förhållanden vilka arrangören inte bara saknar möjlighet att råda över utan

inte heller hade kunnat förutse vid den tidpunkt då anmälan blev bindande för arrangören. Rätt till prisförhöjning enligt detta villkor III 4) föreligger endast gentemot resenär som genom arrangörens försorg blivit underrättad om prisförhöjningen senast 30:e dagen före avresedagen. Resenär som erhållit dylik underrättelse äger, om prishöjningen enligt detta villkor III 4) uppgår till mer än 5 % av resans pris, rätt att uppsäga avtalet och därvid återfå den erlagda likviden. Sådan uppsägning skall dock för att bli gällande vara arrangören tillhanda senast 4:e dagen efter den dag då resenären blev underrättad om prisförhöjningen. Om den eller de prisförhöjningar, som kan komma ifråga enligt detta villkor III 4), skulle innebära en förhöjning som är mindre än 1 % av resans pris, skall något pristillägg icke uttagas.”<sup>70</sup>

Beträffande prishöjningsklausuler har därför den ståndpunkten intagits att säljaren i princip endast bör få förbehålla sig rätt att höja priset när höjningen föranleds av beslut av myndighet eller liknande. Prishöjningsklausuler förekommer därför numera inte i de vanligaste branschkontrakten. Kontrakten innehåller numera endast en klausul med lydelsen: ”Tillkommer eller höjes skatt eller annan allmän avgift skall köparen ersätta sälj företaget kostnaden.” En sådan bestämmelse synes för närvarande godtas av KO.

Också när det gäller resebranschen har överläggningarna enligt avtalsvillkorlagen resulterat i att arrangörens rätt att justera priset efter avtalslutet begränsats till de fall då prisändringen beror på myndighets åtgärd.

Inom trähushandeln förflyter regelmässigt lång tid mellan avtalsslutet

<sup>70</sup> Observeras bör att denna klausul inte innehåller någon bestämmelse om skyldighet för researrangören att erlagga ränta på inbetalt belopp vid återbetalning. Liknande klausuler har i många fall funnits med smärre avvikelser i vårens (1975) resebroschyrer. Dock påträffas följande klausul åtminstone i en resebroschyr för 1975:

*”Pris och prisändringar*

1) Det angivna priset gäller de i programbroschyren angivna prestationerna. Tillägg för t.ex. utflykter, enkelrum eller annan särskild inkvartering såväl som avdrag för t.ex. barnrabatter får göras endast efter i programbroschyren angivna grunder.

2) Pass, visa vaccinering o.dyl. ingår normalt icke i en sällskapsresa och skall följaktligen ombesörjas och betalas av resenären.

3) Inträffar, efter det att anmälan blivit bindande för arrangören men före avresan, prisförändringar på en eller flera av de prestationer som enligt programbroschyren ingår i resan, är arrangören berättigad att företaga därav föranledda justeringar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar beror på nya eller ökade skatter och allmänna avgifter, ändrade växelkurser eller andra liknande omständigheter över vilka arrangören ej råder.

(Se ’särskilt resevillkor på sida. .)”

och tidpunkten för leverans. Därför anses det rimligt att medge prisjusteringar även på annan grund än myndighets bud i denna bransch. För att undvika att prishöjningar sker godtyckligt har möjligheten att höja priset emellertid knutits till Statistiska Centralbyråns index. Leverantören har också fått åta sig att genom exempel som överlämnas till köparen före avtalsslutet belysa storleksordningen av de prishöjningar det kan bli fråga om.

Vidare kan i sammanhanget beaktas frågan om säljarens bundenhet av en lämnad prisuppgift. Denna fråga har vid några tillfällen varit uppe till bedömning av Allmänna Reklamationsnämnden. Ev. kan bedömningen tänkas bli olika ifall det gäller en "ren" omkostnadsstegringsklausul eller om även andra prisstegringar leder till en prishöjning i det enskilda fallet.

I den av Motormännens Riksförbund i september 1974 framlagda prishöjningsklausulen togs utgångspunkten i cirkapriset (något som åtminstone kan tänkas vara tveksamt ur konkurrensregleringssynpunkt).

#### *"Prishöjningsklausul*

Om cirkapriset på fabriksnytt fordon av det slag beställningen avser höjes jämfört med det pris som gällde vid tidpunkten för beställningen samt höjningen inträffar mer än tre månader efter beställningen skall prisskillnaden läggas till köpeskillingen, dock med rätt för köparen att vid sådant fall frånträda köpet.

Beror prishöjningen på svensk myndighets åtgärd i form av förändring av skatt, tull eller växelkurs har köparen dock ej rätt till frånträdande. Vid prishöjning som inträffar inom tre månader från beställningen och överstiger 2 % av köpeskillingen samt beror på dylik åtgärd av utländsk myndighet äger säljaren, om köparen ej godtager prishöjningen, frånträda köpet."

Enligt formulärbestämmelse som tidigare gällt inom bilreparationsområdet (MRF:s ovan nämnda bestämmelser) har verkstaden bara varit bunden av sådana prisuppgifter som verkmästare eller annan i ansvarig ställning lämnat och då endast om slutsumman angivits exakt. I de regler för bilreparationer som utarbetats vid överläggningar mellan branschen och KO har emellertid slagits fast att verkstaden skall vara bunden även av en ungefärlig prisuppgift. En sådan får aldrig utan att verkstaden först tagit kontakt med beställaren överskridas med mer än 25 procent. Har kunden angivit ett "högsta pris" för reparationen får detta över huvud inte överskridas. Bakom dessa regler ligger resonemang liknande dem som ovan berörts att köparen/beställaren skall kunna lita på ett angivet pris och kunna bedöma vilket ekonomiskt åtagande han gör med utgångspunkt därifrån.

I reglerna rörande bilreparationer har också bestämts att prisuppgifter

eller överenskommet "högsta pris" skall antecknas på den kopia av beställningsblanketten eller liknande som överlämnas till kunden. Bakom den regeln ligger en önskan att säkra bevisning och undvika att onödiga tvister rörande vad som överenskommits skall uppstå.

Från KO-ämbetets sida synes man därför numera arbeta enligt följande: För köpare är det av väsentlig betydelse att det pris som avtalats och ligger till grund för köparens bedömning av om han har råd att köpa den ifrågavarande varan o.s.v. också blir det han slutligen skall betala. Därför anses avtalsvillkor som ger säljarsidan en ensidig rätt att utan begränsning och oberoende av skälen därför höja det avtalade priset oförenligt med avtalsvillkorslagen.

## 5. AVSLUTANDE SYNPUNKTER

Utgångspunkten i det ovan sagda har varit, att penningvärdeförändring till följd av inflation och ändring i valutakurser till en del har samma grund även om effekterna ger sig tillkänna på olika sätt. Skillnaden gäller närmast relationsmättet: den allmänna penningvärdeförändringen mäts i förhållande till samma värdeenhets allmänna köpkraft eller liknande, medan ändringar i valutakurser avläses genom ändrade relationer mellan olika valutor. Således beror ändrade valutakurser i synnerhet på skiftande penningvärdeförändringar mellan olika länder. Dessa båda faktorer behandlas även ur avtalsskrivarens synpunkt på delvis olika sätt, även om en klausul kan ta hänsyn till både den allmänna penningvärdeförändringen och den speciella kursändringen.

Ur avtalssynpunkt har därför de båda faktorerna dryftats var och en för sig. Avslutningsvis vill jag försöka ge några samlade synpunkter på båda omständigheterna.

Utgångspunkten kan tas i en konkret situation där vanskligheter uppkommit beträffande en valutaskyddsklausuls innebörd.

En klausul i ett varvskontrakt hade följande lydelse:

"Should for any reason the official parity of the Swedish Crown established by the International Monetary Fund and ruling on the day of signing of this Contract be changed then in such a case the remaining, i.e. unpaid part of the price shall be revalued (increased or decreased) in accordance with the new official parity, and the payment instalments adjusted accordingly."

Priset hade fixerats i svenska kronor.

Tveksamhet uppstod rörande tolkningen av klausulen eftersom varvet i "mortgage"-avtalet ville uppjustera krediten med 1 % på grund av att svenska kronan hade devalverats i förhållande till guldets värde, trots att svenska kronans värde gått upp i förhållande till dollarns värde.

Enligt upplysningar från svenska banker baserade International Monetary Fund (IMF) per den 14 mars 1969 valutapariteter ej i förhållande till guld utan i förhållande till dollar, i vilket fall redaren skulle få tillgodoräkna

sig en uppskrivning om ca. 7 % av svenska kronan i förhållande till dollarn. Dock, visade sig denna uppgift mindre trolig, och efter ytterligare utredning föreföll det sannolikare, att valutapariteten i IMF i första hand baserade sig på guld men därutöver på dollar, dock dollar av viss finhet (gulddollar), som bestämts 1944. Ett krav på 7 % reduktion av priset på fartyget på den grund att svenska kronan skulle anses ha revalverats i förhållande till dollarn syntes därför knappast rimlig.

Beträffande varvets krav menade rederiet, att kontraktet uttryckligen nämnde "official parity". Vid tillfället fanns ej någon "official parity" i avvaktan på att amerikanska kongressen skulle godkänna de "mittpriser" på valutor som man t.v. kommit överens om. En svensk domstol skulle möjligen kunna tänkas tänja begreppet "official parity" att också omfatta en faktisk nedskrivning av kronans värde, men en sådan risk bedömdes mindre trolig enligt engelsk rätt som var tillämplig på kontraktet.

Den tvist som uppstod mellan parterna blev aldrig föremål för domstolsprövning utan bilades i första omgången genom balansering av krav och motkrav m.m. Sedermera har åter tvistigheter aktualiserats under klausulen, dock utan att någon dispyt hänskjutits till avgörande i skiljedom.

Denna klausul leder till flera svårigheter: Vad innebär "official parity"? Vad händer om "official parity" saknas? Hur fungerar den "parity" som blir "established" av IMF?<sup>71</sup>

Det förekommer som nämnts, att valutaklausuler anknyter till relationen mellan *kontraksvaluta och dess paritet, anmäld hos Internationella valutafonden, uttryckt i förhållande till guld, US \$ eller speciella dragningsrätter*. Om en ändring skulle inträffa av den angivna pariteten skulle valutaklausulen träda i funktion på visst sätt. En anknytning till officiellt guldpris synes ej för närvarande realistiskt.<sup>72</sup> Sedan 1971 inlöser Förenta Staterna inte längre dollar mot guld och det s.k. officiella guldpriset betraktas mera som en "point of reference" utan anknytning till marknadens reella guldpris. Det är också möjligt att guldets i framtiden inte kommer att användas som referens för valutakurser. Vidare är det osäkert i vad mån s.k. guldklausuler är obetingat giltiga i olika länder.

Med tanke på att ett flertal valutor tillåts i kursavseende fritt flyta gentemot vissa andra valutor, bl.a. US \$, (härvid inskrider resp. lands

<sup>71</sup> Jfr 1972 AMC 693 (SDNY), 1973 AMC 1489 (skiljedom), 1974 AMC 1231 (EDNY).

<sup>72</sup> Jfr svårigheterna vid tolkning av konventioner, Hagberg.

centralbank ej för att upprätthålla anmälda pariteter) kan en valutas anmälda paritet i förhållande till US \$ vara olämplig som utgångspunkt i en valutaklausul. Samma invändning kan även drabba relationen till dragningsrätterna.

Hur en valutaskyddsklausul skall utformas torde bl.a. bero på avtalstypen. I vissa standardförsäljningsavtal kan det vara enklare att arbeta med allmängiltiga valutaklausuler än när det gäller särskilda långsiktiga avtalsrelationer av typ fartygsbyggnadskontrakt, uppförande av fabriker etc.

Lie anger vissa mönster efter vilka en valutaskyddsklausul kan byggas upp.<sup>73</sup> Om en borgenär önskar knyta sin fordran till exempelvis svenska kronor kan klausulen byggas upp enligt följande:

1) Basis för uppgörelsen skall vara avtalstidpunktens kurser för dollar/kronor. Dessa känner man till och för att undgå oklarheter bör sådana tas in i avtalen.

2) Baskursen skall så sammanställas med kurserna vid betalningstillfället. Som nämnts ovan ger det inte alltid tillräckligt skydd om man baserar sig på förfallotidpunktens kurs.

3) Klausulen bör inte referera till devalvering eller revalvering, och inte heller till "parity rate" eftersom dessa begrepp enligt en snäv tolkning förutsätter officiella åtgärder om ändringar i relation till guldpris o.s.v. Det kan dessutom diskuteras när en sådan åtgärd vidtagits, om det är ett beslut av en president eller ett godkännande av senaten som är avgörande. Det är också ett öppet spørsmål om en faktisk ändring i "flytande kurser" i alla händelser ger krav på ändringar i den nominella frakten, och man bör därför hellre låta de faktiska köp- och säljkurserna (eventuellt medeltalet), på så sätt som dessa noteras av en av de större bankerna vara avgörande.

Det är således heller inte alltid tillfredsställande med en klausul av typen: "if the currency in which the freight is stipulated is devalued after the date of this contract, then the rate shall be adjusted proportionately". För det första förutsätter detta kanske en officiell paritetsändring. Eftersom klausulen inte anknyter till en annan valuta kanske man inte heller får kompensation vid det tillfälle då redarens egna valutor rör sig, medan fraktvalutan blir orörlig.

4) När man utarbetar valutaklausulen bör man överväga om det icke bör krävas en ändring av en viss storlek, t.ex. 2 %, innan den nominella raten skall

<sup>73</sup> S. 243 f. Jfr även *Dunkman*, s. 419 f.: "The decision to use one currency or the other rests with the buyer and seller involved. They will take into consideration such factors as the custom of their trade, the relative international position of the countries involved and their currencies, the existence of government regulations, and the development of banking institutions." *Thunholm*, s. 120 betonar sambandet mellan kursrisk och räntenivå.

ändras eftersom man annars kan riskera en onödigt tungarbetad uppgörelserutin.

5) Vidare måste man ta ställning till om den förslagna klausulen skall verka i två riktningar, eller om den bara skall skydda borgenären i tillfälle av en devalvering av "money of payment". BP Parity Clause ger ett exempel på en valutaskyddsklausul som verkar i båda riktningarna:

"The freight and the demurrage rate in this charter party is based on a rate of exchange where US \$ 1:— is equal to Sw.Crs. ... (the contractual rate of exchange). If at the date of actual payment, the bind rate for US dollars quoted by ... bank, differs from the contractual rate of exchange, the US dollar shall be adjusted to realize the same amount of Sw.Crs. as if the contractual rate of exchange was used."

Om man här önskar en envägs klausul, kan man byta ut orden "differs from" mot orden "is less than".

En redare som vill gardera sig mot valutaförlust, kan ofta inte nöja sig med att välja *en* valuta som basis för sitt tillgodohavande. Om han har t.ex. 30 % av sina utgifter i tyska mark, 40 % i svenska kronor och de sista 30 % huvudsakligen i pund, kommer en klausul som knyter frakten till alla dessa valutorna i detta förhållande att ge honom det bästa skyddet. Å andra sidan kan han inte göra någon vinst under en sådan klausul.

Med beaktande av vad Lie säger kan avtalsskrivaren också ta sin utgångspunkt i följande alternativa metoder, som utarbetats inom SE-banken. De kan ej användas omedelbart men tankegångarna bakom metoderna är sådana som bör tjäna som underlag vid förhandling om kursrisker.

Alternativen bygger på förutsättningen att kontraktswaluten är en annan än svenska kronor (US \$ används som exempel) och att den svenske säljaren på betalningsdagen önskar disponera över ett i förväg uppskattningsbart belopp i svenska kronor eller motvärdet därav i kontraktswalutan efter kursen på betalningsvalutan. Alternativen innehåller också några olika varianter.

Alternativ 1 är den för säljaren mest förmånliga, och där garderas säljaren helt mot valutarisk om kursändringen överstiger viss marginal, och vidare tillgodoräknas säljaren här hela vinsten av en kursuppgång i kontraktswalutan i förhållande till hans egen valuta.

Alternativ 2 garderar också säljaren mot valutarisk om kursändringen (d.v.s. kontraktswalutans nedgång i förhållande till säljarens valuta) överstiger viss marginal, men enligt dessa alternativ får säljaren alltid stå valutarisken inom denna marginal.

Påpekas bör också att alternativen även innehåller föreskrifter för den

situationen, att betalning sker först efter avtalad betalningsdag. Avsikten härmed är att köparen skall förhindras att göra kursvinst och säljaren att göra motsvarande kursförlust på grund av för sen betalning.

”Alternativ 1

Ovan angivna pris i (US \$) är baserat på den av de svenska affärsbankerna i Stockholm 197X—00—00 officiellt noterade köpkursen i svenska kronor för (1 US \$ i check), eller (4.20), vilket dock inte skall ha annan verkan än som följer av följande bestämmelser. Skulle motsvarande köpkurs den dag då betalning till säljaren skall ske, ha sjunkit i förhållande till noteringen 197X—00—00 med mer än (5) %,

- alt. 1a skall det förfallna beloppet ökas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på förfallodagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor efter kursen (4.20) av det förfallna beloppet före ökningen.
- alt. 1b skall säljaren äga rätt att på begäran erhålla betalning i svenska kronor efter en omräkningskurs av (1 US \$ = svenska kronor 4.20).

Skulle betalning till säljaren ske senare än på avtalad betalningsdag skall följande gälla:

A. Har ovan angivna köpkurs på avtalad betalningsdag och/eller på dag då betalning faktiskt erlägges eller under tiden mellan dessa båda dagar sjunkit mer än (5)% i förhållande till noteringen per 197X—00—00,

- alt. 1a skall det förfallna beloppet likaså ökas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på den faktiska betalningsdagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor efter kursen (4.20) av det förfallna beloppet före ökningen.
- alt. 1b skall säljaren likaså äga rätt att på begäran erhålla betalning i svenska kronor efter en omräkningskurs av (1 US \$ = svenska kronor 4.20).

B. Har angivna köpkurs undergått förändring under tiden från avtalad betalningsdag t.o.m. den faktiska betalningsdagen

- alt. 1a skall det förfallna beloppet ökas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på den faktiska betalningsdagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor av det förfallna beloppet före ökningen efter den högsta kursen under perioden fr.o.m. förfallodagen t.o.m. den faktiska betalningsdagen.
- alt. 1b skall säljaren på begäran äga erhålla betalning i svenska kronor efter en omräkningskurs motsvarande den högsta enligt ovan noterade köpkursen under tiden fr.o.m. avtalad betalningsdag t.o.m. den dag då betalning faktiskt erlägges.

Är bestämmelserna enligt såväl A som B tillämpliga skall den bestämmelse tillämpas som ger störst belopp.

#### Alternativ 2

Ovan angivna pris i (US \$) är baserat på den av de svenska affärsbankerna i Stockholm 197X-00-00 officiellt noterade köpkursen i svenska kronor för (1 US \$ i check), eller (4.20), vilket dock inte skall ha annan verkan än som följer av följande bestämmelser. Skulle motsvarande köpkurs den dag då betalning till säljaren skall ske, ha sjunkit i förhållande till noteringen 197X-00-00 med mer än (5)%,

alt. 2a skall det förfallna beloppet ökas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på förfallodagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor efter kursen  $(4.20 \cdot 0.21 = 3.99)$  av det förfallna beloppet före ökningen.

alt. 2b skall säljaren äga rätt att på begäran erhålla betalning i svenska kronor efter en omräkningskurs av  $(1 \text{ US \$} = \text{svenska kronor } 4.20 \cdot 0.21 = 3.99)$ .

Skulle betalning till säljaren ske senare än på avtalad betalningsdag skall följande gälla:

A. Har ovan angivna köpkurs på avtalad betalningsdag och/eller på dag då betalning faktiskt erlägges eller under tiden mellan dessa båda dagar sjunkit med mer än (5) % i förhållande till noteringen per 197X-00-00,

alt. 2a skall det förfallna beloppet likaså ökas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på den faktiska betalningsdagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor efter kursen (3.99) av det förfallna beloppet före ökningen.

alt. 2b skall säljaren likaså äga rätt att på begäran erhålla betalning i svenska kronor efter en omräkningskurs av  $(1 \text{ US \$} = \text{svenska kronor } 3.99)$ .

B. Har angivna köpkurs undergått förändring under tiden från avtalad betalningsdag t.o.m. den faktiska betalningsdagen

alt. 2a skall det förfallna beloppet ökas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på den faktiska betalningsdagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor av det förfallna beloppet före ökningen efter den högsta kursen under perioden fr.o.m. förfallodagen t.o.m. den faktiska betalningsdagen.

alt. 2b skall säljaren på begäran äga erhålla betalning i svenska kronor efter en omräkningskurs motsvarande den högsta enligt ovan noterade köpkursen under tiden fr.o.m. avtalad betalningsdag t.o.m. den dag då betalning faktiskt erlägges.

Är bestämmelserna enligt såväl A som B tillämpliga ska den bestämmelse tillämpas som ger störst belopp.

Skulle den noterade köpkursen på dag då betalning till säljaren skall ske, ha stigit i förhållande till noteringen per 197X-00-00 med mer än (5) %,

- alt. 2a skall det förfallna beloppet minskas så mycket som erfordras för att motvärdet därav i svenska kronor, efter kursen på förfallodagen, skall bli lika stort som motvärdet i svenska kronor efter kursen ( $4.20 + 0.21 = 4.41$ ) av det förfallna beloppet före minskningen.
- alt. 2b skall köparen äga rätt att betala i svenska kronor efter en omräkningskurs av ( $1 \text{ US \$} = \text{svenska kronor } 4.20 + 0.21 = 4.41$ ).

Denna rätt skall köparen dock ej äga om betalning till säljaren ej erlagges på avtalad betalningsdag.”<sup>74</sup>

Vad gäller penningvärdeförändring i allmänhet är det tydligt, att medan exempelvis och kanske framför allt i byggbranschen man sedan länge vant sig vid att arbeta med indexklausuler eller glidskaleklausuler, har man inom exempelvis ”shipping” endast i begränsad utsträckning använt sådana.<sup>75</sup> Diskuteras kan också i vad mån en indexklausul från byggbranschen kan tjäna som ledning för någon del inom ”shipping” med tanke dels på att ”shipping” är en internationell verksamhet dels på att konkurrensstrukturen skiftar avsevärt. Byggbranschen har hittills kunnat karaktäriseras som en inhemsk, skyddad och åtminstone delvis kartelliserad bransch, medan situationen för ”shipping” trots linjekonferenserna är avsevärt annorlunda.

De juridiska inflationsproblemen är naturligtvis helt kopplade till den ekonomiska utvecklingen, och på så vis blir de juridiska vanskligheterna helt beroende av hur den ekonomiska situationen bedöms.<sup>76</sup>

<sup>74</sup> Se *Henriz & Skogsberg*.

<sup>75</sup> Erinras kan dock om de generella resp. speciella prisstopp som under senare år tidvis varit i kraft, samt om SPK:s prisövervakande verksamhet. Vidare bör uppmärksammas SFS 1969:134, K.M:s cirkulär till samtliga statsmyndigheter om upphandling av statliga byggnads- och anläggningsarbeten till fast pris utan indexreglering, den s.k. fastprisregleringen. Jfr vidare *Palmgren*, FJFT 1948 fr.a. s. 83 ff.

<sup>76</sup> Man kan som ett konkret exempel på vanskligheterna peka på relationen mellan redare, varv och leverantörerna till varvet. Norrbottens Jernverk uppvisade ett betydligt sämre bokslut än väntat för 1974 beroende på bl.a. att man sålt fartygsprofiler till ett fast pris som i avtalsögonblicket ansågs gott, medan inflationen i leveransögonblicket urholkat den beräknade marginalen. Varven har haft ett sämre resultat än väntat både på grund av kostnadsstegringar och valutaoro. För rederiernas del har fraktmarknadsläget i slutet av 1974

Bedömningarna skiftar härvid avsevärt.<sup>77</sup> Vissa siffror antyder en ökande bilproduktion med "bättre tider" som följd. OECD har nyligen framlagt en rapport varav framgår, att inflationens ökningstakt har minskat i industriländerna, men att detta kan få till följd "sämre tider" med ökad arbetslöshet. OPEC har tänkt sig att oljepriserna skall knytas till inflationstakten, beräknad på den prisökning som äger rum på tillverkade varor, tjänster och teknologi. Vissa "oljestater" (bl.a. Kuwait) anknyter inte längre sin valuta till US dollar, utan till Speciella dragningsrätter (SDR) eller DM. Avgiften för bruk av Suez-kanalen har bestämts i SDR. Medlemsländer i IATA har enats om att fr.o.m. den 1 april 1977 räkna flygbolagens interna transaktioner i SDR i stället för US \$ eller engelska pund. Bedömningen av konjunkturutvecklingen uppvisar regelbundet avsevärda variationer, där även olikheterna mellan olika branscher kan vara stora. Frågan om indexreglering har åter aktualiserats i samband med kollektivavtal; vidare förekommer indexdiskussioner i samband med banklån, skatter osv. Den enskilde avtalsskrivaren har uppenbarligen gott sällskap vad gäller svårigheterna att göra en korrekt bedömning och att finna rätt metod och ändamålsenlig utformning av denna.

Oberoende av hur situationen kommer att utvecklas under de närmaste åren — har den senaste avmattningen varit en "normal" konjunkturedgång eller en mera djupgående förändring? — vågar man anta, att inflationstakten under den närmaste framtiden kommer att vara högre än vad som tidigare i industriländer ansetts godtagbart, och relationerna mellan olika valutor på motsvarande sätt mera instabil. Kontraktsskrivaren gör alltså klokt i att även fortsättningsvis ta hänsyn till dessa faktorer.

Utanför byggbranschen har i allmänna leveransbestämmelser det aktuella problemet ofta reglerats dels genom "force majeure-klausuler", dels genom olika former av prisreservationer. De flesta förekommande allmänna leveransbestämmelser torde innehålla en force majeure-klausul, normalt med det innehållet att säljaren befrias från skadeståndsskyldighet då vissa uppräknade händelser inträffar sedan avtalet slutits och på angivet sätt påverkar möjligheterna för fullgörande. Ibland används uttrycket "omöjliggör", varvid klausulen torde bli att tolka i anslutning till 24 § köplagen, där det alltså krävs en mycket betydande kostnadsstegring för att säljaren skall befrias. Ett vanligt uttryck är "hindrar", vilket är svagare än "omöjliggör" och alltså torde beteckna en något lägre grad av omöjlighet

blivit mycket dåligt. (En helt rättvisande jämförelse kan dock kanske inte göras förrän de beställda fartygen levererats.) För varvens finansierings- och valutasituation se även SvSJT 1975 nr. 17 s. 24 f.

<sup>77</sup> Bl.a. dagspressen i flera olika sammanhang, *Vision mars* 1975 s. 11 ff., osv. Se också allmänt hos *Eitman & Stonehill*, fr.a. s. 25 ff. och 260 ff.

men näppeligen något annat slag av omöjlighet än sådan som enligt 24 § köplagen även utan särskilt förbehåll fritar en säljare från skadeståndsskyldighet.<sup>78</sup> Uttrycket kan alltså helt enkelt sägas flytta offergränsen mot en lägre grad av ekonomisk uppoffring i förhållande till uttrycket "omöjliggör".

Om klausulen använder något av uttrycken "försvåra", "fördyra", "påverka" eller "beröra", kan det, hävdar Rodhe,<sup>79</sup> bli fråga om jämkning eller frånträdande på grund av ändrade förhållanden, varvid de båda senare uttrycken indikerar att kraven på svårigheternas intensitet inte kan ställas alltför höga. Det blir alltså i dessa fall fråga om en ytterligare förskjutning av offergränsen mot en ännu lägre grad av ekonomisk uppoffring.

Som nämnts ovan blir force majeure-klausulerna normalt inte tillämpliga på kostnadsstegringar och ofta finns även i de allmänna leveransbestämmelserna eller antas i avtalen vid sidan av dem olika prisjusteringsklausuler där något sådant samband med de uppräknade händelserna inte finns.

Prisreservationer är oftast så utformade, att de inte alls siktar till att befria säljaren från skadestånds- eller prestationsskyldighet utan i stället avser att ge säljaren full kompensation för varje kostnadsstegring som inträffar efter avtalsslutet oavsett dess orsaker.

Särskilt i långtidsavtal sker inte sällan sådan gardering mot kostnadsstegringar vanligen genom någon typ av indexklausul, men det förekommer också att man låter det avtalade priset gälla för en viss tidsperiod i taget, före vars slut förhandlingar kan upptagas om en förändring av priset för nästa period. Har överenskommelse om nytt pris då inte kunnat träffas inom en i avtalet bestämd frist, anses det uppsagt från och med utgången av den gällande perioden. Ett annat sätt, som tillämpas av t.ex. bilindustrin vid försäljning till återförsäljare, är att förbehålla sig rätten att ensidigt ändra priset på ännu inte effektuerade order.

Den jämte indexklausulen vanligaste prisreservationen torde vara en bestämmelse om att leverans sker till vid leveranstillfället gällande dagspris. En sådan bestämmelse finns sålunda ofta tryckt i den inledande texten på offertblanketter.

Vad gäller "ensidiga" leveransvillkor finns ofta allmänt hållna prisklausuler, som syftar till att skydda leverantören både vid kostnadshöjning och

<sup>78</sup> Almén, s. 306.

<sup>79</sup> Rodhe, s. 716.

valutakursförändringar. Sådana är inte sällan både långtgående och relativt vaga. Med tanke på KO:s inställning till prisreservationer i konsumentavtal kan förmodas, att domstolarna kommer att iaktta en viss restriktivitet beträffande sådana klausuler, då de drabbar en konsument. Även i andra sammanhang skulle en viss tveksamhet kunna uppkomma beträffande frågan om en sådan klausul är tillräckligt klar och specificerad samt om den inte är för ensidig.<sup>80</sup>

Vid "avtalsförhandlingar" är bilden mer komplicerad. Klausulskrivaren måste för egen del göra en bedömning av den ekonomiska utvecklingen och söka skydda sig själv så långt möjligt. Han konfronteras därefter med motparten som gjort en motsvarande bedömning till sin fördel. En praktisk svårighet är givetvis att söka konvertera en osäker risk till en ekonomisk beräkningsgrund som kan sättas i relation till den ekonomiska fördelen med avtalet. En slutlig kompromiss bör också ha föregåtts av en bedömning av hur domstolarna kan tänkas ställa sig till avtalet i allmänhet och den aktuella klausulen i synnerhet. Man kan väl utan större överdrift våga påstå, att det ingalunda är en lätt uppgift att formulera en "penningvärdeklausul", som är så smidig och flexibel, att den får avsedd verkan i alla situationer och samtidigt ger båda parter det skydd som de önskar.

Det torde utan tvekan förhålla sig så, att det är enklare att formulera en inflationsklausul om båda parterna finns i samma land, eftersom då i högre grad en gemensam referensram finns. Problemen synes öka exponentiellt om parterna skall väga in både inflation och penningsvärderelation, då olika länder arbetar med varierande index, beräkningsgrunderna skiftar etc.

Antalet domstolsbedömda tvister rörande prishöjningsklausuler synes vara ganska få, kanske till en del beroende på "trycket" av principen "avtal skall hållas" men troligen snarare beroende på att parterna mestadels på ekonomiska grundvalar når fram till en lösning. Gäldenären torde ofta vara intresserad av att borgenären presterar i enlighet med avtalet, även om detta skulle kosta honom något mera nominellt. Vad gäller valutarisken förefaller antalet dispyter som lett till domstolsförhandlingar vara något större. En fråga är alltså huruvida man i avtalet skall försöka rycka in en klausul eller om det i många fall kan vara en fördel att söka lösa problemen när de uppkommer. Denna fråga är givetvis delvis avhängig av relationen mellan parterna, men denna kan ju genomgå mycket snabba förändringar. Ju längre avtalsperioden är eller ju längre i framtiden

<sup>80</sup> Jfr t.ex. *Palmgren*, FJFT 1948 s. 83 ff., fr.a. s. 87 ff. Se *Wallace*, s. 125 ff.

prestationstillfället är desto osäkrare blir bedömningen av penningvärdet, och i motsvarande grad torde också intresset för en klausul öka. Men även härvid gäller, att parterna redan från början kan ha vägt in denna osäkerhet i priset, och naturligtvis kan utgången av problemet bero på möjligheterna för resp. part att överföra risken på någon annan.

Ett flertal frågor kan härvid resas:

Hur bedömer rättsordningen frågan om valuta och valutakurser?<sup>81</sup>

Bör man som avtalsskrivare söka lösa de aktuella problemen genom en klausul annat än om man någorlunda klart kan förutsäga utvecklingen? Räcker det med att inta en "förhandlingsklausul" vid förändrade förhållanden? Hur skall en sådan klausul formuleras för att få någon verkan? Riskerar avtalsskrivaren, att en allmän hänvisning till förhandlingar om vissa förutsättningar inträffar endast får en till intet förpliktande effekt att förhandlingar skall upptas utan att något resultat behöver uppnås? Kan härvid bedömningen i skandinavisk resp. annan rättstillämpning antas variera betydligt? Är i stället i normalfallet en utförligare klausul att föredra? Vilka faktorer bör man då ta fasta på vid formuleringen av valutaskydds- resp. inflationsskyddsklausulen? Bör en klausul utformas relativt enkelt eller kan det vara en fördel att göra klausulen ingående och kanske komplicerad? Hur vag kan en klausul få vara för att den skall ha någon mening? I vad mån kan konsumenträtten tänkas få generell inverkan på en bedömning enligt en lagbestämmelse av föreslagen general-klausultyp? I vilka länder kan det tänkas vara svårt att få en valutaskydds- eller indexklausul godtagen antingen på grund av direkta lagregler eller på grund av en ganska vid användning av "guldlagstiftning"?

Det är uppenbarligen ofta svåra överväganden som avtalsskrivaren står inför i det här sammanhanget, och det är svårt, att i en klausul av här aktuell typ fånga in alla osäkerhetsmoment.<sup>82</sup> Liksom i all annan avtals-

<sup>81</sup> Erinras kan härvid bl.a. om NJA 1937 s. 1, där HD uttalade, att skulder i dollar kan infrias enligt sitt nominella värde oavsett den värdeminskning dollarn undergått. I NJA 1952 s. 83 godtog HD däremot ej polska zloty, enligt motiveringen på den grund, att sedlarna enligt polska lagen ej kunde införas till Polen, medan motsvarande förbud däremot ej gällde för US dollar till USA.

<sup>82</sup> Svårigheterna kan t.ex. illustreras med vad som hände med den norska valutan under hösten 1974. Under en tid i september/oktober 1974 var den norska kronan den starkaste valutan i EG-ormen, men mindre än en månad senare var den den svagaste. Detta berodde på flera faktorer, bl.a. förväntningarna om en norsk uppskrivning och den norska marknadens litenhet. (Se härom NHT 29 okt. 1974.)

skrivning baserar man sig på historisk kunskap och klausulerna utformas för att skydda mot kända eller antagna vanskligheter.<sup>83</sup> Klausuler kan t.o.m. i enskilda fall få motsatt verkan än avsett då den framtida utvecklingen inte blir sådan som rimligen kunnat antas.

En viss eftersläpning torde finnas i de flesta kalkyler, på så sätt att avtalsparterna baserar sig på historiska värden, vilket kanske inte spelar någon större roll under en kortare period, men som i ett längre perspektiv kan orsaka betydande problem.<sup>84</sup> Det torde i och för sig inte vara teoretiskt omöjligt att formulera en klausul som löser problemen, förutsatt att man har en noggrann klausul. Vad man söker uppnå med valutaskydds- resp. eskalationsklausuler är ju att det överskott som kalkylerats i samband med transaktionen skall bibehållas. Om ena parten vore villig att framlägga en fullständig kalkyl (såvida en sådan finns), och parterna kunde enas om att denna nivå skall gälla under kontraktperioden torde problemet därigenom vara löst. Praktiskt torde en sådan teknik för de flesta företag inte vara särskilt attraktiv, och i stället tvingas man alltså "bakvägen" att laborera med ett flertal faktorer.

I vissa länder meddelas statliga garantier rörande valutaförändringar, och diskussioner har förekommit om att en sådan ordning skulle införas i Sverige. Svenska staten har dock hittills ställt sig kallsinnig. Ett motsvarande system skulle naturligtvis kunna införas beträffande allmänna kostnadshöjningar, vilket dock säkert skulle mötas med skepsis som ett sätt att på det allmänna övervältra kostnadshöjningar. Dock skulle kanske ett sådant system framstå som mer attraktivt än en utrerad antiinflationspolitik, eftersom sådana garantier skulle kunna specialdestineras och kanske kunna meddelas till exempelvis särskilt värdefulla exportbranscher.<sup>85</sup> F.n. förefaller dock ett sådant system osannolikt i

<sup>83</sup> I Norwegian Shipping News No. 6 1974 s. 33 f. redogörs i "Slutt på långsiktige kontrakter?" för svårigheterna i samband med valutaoron och kostnadsstegringar. Där redovisas bl.a. det ovan omtalade arbetet inom Intertanko samt även för valutaindexet "Euroco", som används av EG:s investeringsbank.

<sup>84</sup> Detta problem har uppmärksamats fr.a. i redovisningssammanhang, jfr bl.a. rapporteringen i DN den 14 september 1975 om den engelska s.k. Sandilandskommitténs utredning, som syftar till att lindra överskattning av vinst bl.a. genom att företagets vinst skall beräknas sedan avskrivningar gjorts och som tar hänsyn till att maskinen och fabriken är efter år blir allt dyrare att återskaffa.

<sup>85</sup> Både beträffande kursrisk och inflationsrisk har sådana system införts i flera västeuropeiska länder, se Ekonomisk Revy 1975 no. 5 s. 216 ff. och 1975 no. 6 s. 298 f. Jfr även *Vollert*, s. 8 ff. I Viggen-affären har denna teknik uppenbarligen varit aktuell med såväl in-

Sverige, och avtalsskrivaren får med säkerhet leva med dessa problem under överskådlig framtid.

Avtalsskrivaren torde alltså även fortsättningsvis få fundera över penningvärdeproblemen och därvid söka finna en kalkyleringsmetod, där spörsmålen åtminstone till någon del beaktas/löses. Som redan antytts kan i det enskilda fallet kravet på ett snabbt beslut innebära, att konsekvenserna av förändringar under förhandlingarna inte helt kommer att beaktas. Ekonomiskt sett kan ett fastpriskontrakt i vissa fall vara en klar fördel redan av den anledningen att det är enkelt att tillämpa. Det är däremot fortfarande osannolikt, att en domstol skulle vara särskilt benägen att modifiera avtalet till en förlustlidande parts förmån annat än i undantagsfall. Vid införande av en penningvärdeklausul har parterna att bestämma sig för valutaenhet resp. vilket index som ska tillämpas eller vilka kostnadshöjningar som skall bli föremål för hänsynstagande. Vid formuleringen av klausulen måste även observeras risken för att en domstol i det enskilda fallet kan komma att helt eller delvis fränkänna klausulen verkan, då det skulle kunna anses oskäligt att tillämpa den.<sup>86</sup>

Avtalsskrivaren måste alltså ta ställning till vilken valuta som skall användas eller om priset skall baseras på relationen mellan flera olika valutor. Man måste bestämma sig för, vilken kostnadsför dyringsfaktor som priset skall anknytas till, t.ex. råvaror, vissa arbetslöner, konsumentprisindex, generalindex o.s.v. En bas skulle kunna återfinnas i för tillfället rådande marknadspris (t.ex. på fraktmarknaden), men en sådan klausul torde kunna leda till ett otal varierande dispyter. Även med en avsevärt lägre inflationstakt torde dessa spörsmål vara aktuella och de ovan ställda frågorna torde således även framgent vara betydelsefulla.

I BIMCO monthly circular, April 1974 diskuteras frågan om eskaleringsklausul. Härvid sägs bl.a.: "It is difficult to draft a clear 'Escalator Clause' leaving out any doubts as to whether some particular expense is included or not, possibly to what extent and from what time. A clause for time charters is quoted below which may be used as a basis. In any case, the clause solves one of the problems which usually causes discussion, viz.,

flationsgarantier som säkerhet mot variationer i växelkurserna. Härvid torde även köparlandet ha ställt vissa garantier med avseende på sina motprestationer. Om motsvarande frågeställning rapporterar bl.a. DN 31 augusti 1975 om stora sovjet-finska samarbetsprojekt avseende industri- och vägbyggen i Sovjet. Finska regeringen synes nu ha lämnat garantier till de finska entreprenörerna, varigenom staten svarar för inflationsförluster.

<sup>86</sup> *Palmgren*, FJFT 1948 fr.a. s. 87 ff.

the basis for comparison. The starting point in the clause is that an exact specification of the monthly expenses must be worked out at the commencement of the charter. If the charterparty covers a newbuilding which may not be delivered until a date several years ahead, it must be stated specifically whether it is the date of the fixture or the time of delivery which has to form the basis of comparison.

Another point is, how often a comparison should be made. Probably the most practical solution would be to ascertain the expenses for a whole year in order to see whether they have increased. If so, compensation will have to be obtained for the increase.

The clause may read, for instance:

'The rate of hire agreed in this charter is based upon the level of owners' monthly operating expenses ruling at the date of this charter as shown in the statement for future comparison attached hereto, including provisions, stores, master's and crew's wages, war bonus and other remuneration, maintenance and usual insurance premiums.

By the end of every year of the charter period the average monthly expenses for the preceding year shall be compared with the basic statement attached hereto. Any difference exceeding 5 per cent. to be multiplied by 12 and regulated in connection with the next hire payment. The same principle to apply pro rata at the termination of the charter for any part of a year.'

Man kan tänka sig vissa olika basalternativ för prisets bestämmande:

- a) antingen ett fastpris med eller utan "valutasäkring"
- b) en på förhand bestämd stegvis prisupjustering med eller utan "valutasäkring" (t.ex. 10 % årlig upjustering av prisnivån)
- c) en prisförändring som knyts till vissa bestämda faktorer och vissa faktiska kostnader med eller utan "valutasäkring".
- d) en prisförändring som knyts till vissa bestämda faktorer och vissa indexerade kostnader med eller utan "valutasäkring".

Sammanfattningsvis kan flera olika konstruktioner förekomma av klausuler rörande penningvärdeförändring.

Klausulen kan vara av "katastrof"- eller "hardship"-typ eller som här fr.a. aktuellt av "justeringstyp". Klausulen kan utformas så, att vissa förhållanden automatiskt skall utlösa vissa effekter eller endast utgöra en förhandlingsanledning. En sådan klausul kan vara av "självrisk"- eller "franchise"-typ.

Klausulen kan verka i båda riktningarna eller endast till förmån för en av parterna. Bestämmelsen kan konstrueras så att kunden skall betala "det

pris som gäller" då varan levereras. Detta är t.ex. tämligen vanligt i standardavtal rörande produkter av typ bilar. Klausulen kan anknyta till vissa faktiskt visade kostnadsförändringar, t.ex. lönekostnader och/eller materialkostnader. Den kan knyta an till en för producenten särskilt viktig faktor, t.ex. vissa råvaror, bunkers o.s.v. Klausulen kan också knytas till utvecklingen enligt ett särskilt index. Betalningsuppgörelsen kan också bestämmas på olika sätt, t.ex. så att en periods verkliga kostnader läggs till grund för den efterföljande, varefter en slutlig justering äger rum efter hela periodens slut eller så att varje förändring kontinuerligt och omedelbart reflekteras i betalningen.

Den valda konstruktionen beror på en rad omständigheter, t.ex. förhandlingsläge, konjunktur, branschsedvana o.s.v. Olika utformningar kan leda till skiftande problem. Vid val av de faktorer som skall ligga till grund för prisuppräknningen måste beaktas om den angivna faktorn är tillräckligt preciserad. I många fall kan konstruktionen med en "formel" vara lämplig, men härför krävs, att svårigheterna inte skall vara för stora att fastställa grundelementet resp. ökningsfaktorn, m.a.o. god och entydig statistik. Vid val av indexklausul måste beaktas både att index betecknas på rätt sätt och att parterna är eniga om utgångstidpunkten. Vidare krävs givetvis att det valda indexet är tillförlitligt. Klausulen bör vara någorlunda lätt att tillämpa. En skickligt skriven klausul som kräver en "independent calculator" vid tillämpningen kan vara en missräkning för parterna. Parterna måste givetvis också så långt det är möjligt bestämma de olika faktorer som är avgörande för prisjusteringen. Erinras kan härvid om följande situation. Enligt ett avtal skulle prisförändringen bl.a. vara beroende av höjda skatter. Borgenären hade i anställningsavtal utlovat nettolöner, men myndigheterna kom att skönstaxera de anställda vilket fick till följd, att borgenären blev tvungen att betala dessa skatter. Borgenären menade att dessa skatter var skatteförhöjning av sådant slag som gäldenären skulle svara för, vilket gäldenären, naturligt nog inte höll med om. Personligen är jag benägen att ge gäldenären rätt, men självfallet kan det finnas en mängd faktorer som talar till borgenärens förmån. I många fall, kanske rent av de flesta, sammanhänger denna typ av tvist med bevisproblem.

I förbigående bör också erinras om de clearingavtal avseende valutakursrelation som tidigare ofta varit en del av handelsavtal mellan två länder. Även om numera flera valutor är konvertibla har denna typ av avtal inte spelat ut sin roll, kanske kommer de rent av att åter bli vanligare.

Slutligen bör också i ett längre perspektiv den konsumenträttsliga aspekten beaktas, som f.ö. antytts ovan. Den kommande generalklausulen

synes i första hand komma att ta sikte på konsumenträttsliga relationer, men det är inte osannolikt att på längre sikt konsumentrelationen kommer att färga av sig på bedömningen av "affärsmässiga" förhållanden, i synnerhet där balansen mellan parterna är ojämn ("konsumentliknande"?).

För avtalsskrivaren gäller det först och främst att avgöra huruvida aktuella rättssystem tillåter klausuler som syftar till att "motverka" penningvärdeförändring.<sup>87</sup> Härvid är det givetvis också nödvändigt, att beakta lagvalsproblematiken.<sup>88</sup> Man måste vara klar över det datum till vilket kontraktspriset hänförs sig etc. Det kan vara lämpligt att knyta lönekostnadsförändringen till ett nationellt index eller liknande, medan materialpriser ev. kan knytas till bestämda listpriser. Även i dessa fall kan det dock vara svårt att "översätta" sådana kostnadsökningar till en prismodifiering, och i praktiken synes det vanligt, att på något sätt använda någon slags formel, som anknuter till rörliga och fasta kostnader. Som visats är det inte ovanligt att en prisförändringsklausul kan basera sig på en fast del och en rörlig del.

<sup>87</sup> Jfr exempelvis *Boltons* förslag s. 97 f. för ett "systems contract":

"5. In the event of a general increase in the net invoice cost of one or more of a manufacturer's product lines, Contractor may by written notice raise the price (these new prices will be effective the first day of the month following receipt of new contract catalog sheets). In no event shall such price exceed the list price of Contractor for such products.

6. In the event of a general decrease in the net invoice cost of one or more of a manufacturer's product lines, Contractor will by written notice to the Contractee lower the prices (these new prices will be effective the first day of the month following receipt of new contract catalog sheets). In any case, the new prices shall become effective no later than 30 days after decrease in manufacturer's product lines unless agreement is obtained from the Contractee for a delay."

Jfr vidare *Boulton*, s. 112 ff. och *McClintock*, s. 959 ff.

<sup>88</sup> Jfr bl.a. *Birk*, s. 425 ff., *Leser*, s. 175 ff.

## LITTERATUR

BIMCO, Monthly Bulletin and Annual Reports  
Ekonomisk Revy, (Ekon. Revy)  
Institutet för utländsk rätt, Meddelanden m.m.  
Nordisk Skipsrederforening Medlemsblad  
Norsk Handels- og Sjøfartstidende (NHT)  
Seatrade  
Svensk Sjöfartstidning (SvSjT)

- Almén, T., Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen den 20 juni 1905. 4. uppl. av R. Eklund. Sthlm 1960.
- Arcari, I., Gold clauses in international conventions. Problems raised by the present monetary crisis. UNIDROIT July 1973. Etudes LVII — Doc. 1/rev. U.D.P. 1973.
- Bankerna och inflationen. Ekonomisk Revy, 1974, s. 466 ff.
- Bernitz, U., Standardavtalsrätt. Sthlm 1974.
- , Svensk och internationell marknadsrätt. 2. uppl. Sthlm 1973.
- Birk, R., Die Umrechnungsbefugnis bei Fremdwährungsforderungen im internationalen Privatrecht. Aussenwirtschaftsdienst 1973 s. 425 ff.
- Bolton, R., Systems contracting. A new purchasing technique. New York 1966.
- Boulton, H., The making of business contracts. 2 uppl. London. 1972.
- Brunet, M., La guerre et les contrats. Marseille 1917.
- Brunsvig, P., Kontrakter om bygging eller reparasjon av skip. AfS Bd. 1, s. 241 ff.
- Charter Parites, United Nations 1974.
- Chitty's Mercantile contracts. Utg. av B. Chedlow. London 1961.
- Clarke, W. & Pulay, G., The world's money. How it works. London 1970.
- Corbin, A., Corbin on contracts. A comprehensive treatise on the rules of contract law. St. Paul, Minnesota 1951. [Rev. ed. 1—8, 1960—64.].
- Dahl, M., Fallet Brasilien. Ekonomisk Revy 1974, s. 461 ff.
- Dawson, J., The gold clause decisions. 33 Michigan Law Review s. 647 ff.
- Dawson, J., and Cooper, F., The effect of inflation on private contracts: United States 1861—1879. 33 Michigan Law Review s. 706—756 och 852—922.
- Dawson, J., and Coultrap, J., Contracting by reference to price indices. 33 Michigan Law Review s. 685 ff.
- Dunkman, W., Money, credit and banking. New York/Toronto 1970.

- Einzig, P., The Euro-dollar system. Practice and theory of international interest rates. 4. uppl. Edinburgh 1970.
- Eiteman, D. & Stonehill, A., Multinational business finance. Reading, Mass. m.fl. 1973.
- Fahlström, J.M., Valutorna. Hur de internationella betalningssystemen fungerar. Sthlm 1971.
- Falkanger, T., Konsekutive reiser. Rettslige studier i en moderne befraktningsform. AfS Bd. 8 s. 1 ff.
- First results of the UNIDROIT enquire on gold clauses in international conventions. Study LVII — Doc. 3. UNIDROIT 1974
- Friedmann, W., Law in a changing society. 2. ed. (Penguin books, Law and society) 1972.
- Gram, P., Chartering clauses. 2. uppl. Oslo 1974.
- Hagberg, L., Guldvärdeklausuler i transporträttsliga konventioner. Seminarieinledning vid Nordisk Institutt for Sjørett 4 dec. 1974.
- Hedborg, A., Växelkurserna och det multinationella företaget. (Trebetygsarbete vid företagsekonomiska institutionen, avd. för administration, vt 1974).
- Helland, B., Valutasikring. [Bergens Skibsassuranceforening. Beretning og regnskap 1973].
- Hellner, J., Om obehörig vinst särskilt utanför kontraktsförhållanden. Ett civilrättsligt problem i komparativ belysning. Akad. avh. Upps. 1950.
- , Köprätt. Kortfattad lärobok. 4. uppl. Sthlm 1974.
- Hene, D., Judgment in foreign currencies. Lloyd's Maritime and commercial law quarterly. 1975 vol. 1, s. 19 ff.
- Henriz, G. & Skogsberg, E., PM angående säkring av valutarisker — valutaklausuler. SE-banken, Stockholm 1973. (Stencil.).
- Herler, P., The Warsaw convention and the "Two-Tier" gold market. (1973) 7 Journal of world trade law s. 126 ff.
- Hirschberg, E., The effects of devaluation on private legal obligations. (1971) 88 Banking Law Journal s. 112 ff.
- , The nominalistic principle: A legal approach to inflation, deflation, devaluation and revaluation. Ramal-Gan 1971.
- Hjerner, L., Främmande valutalag och internationell privaträtt. Studier i de främmande offentligrättsliga lagarnas tillämplighet. Akad. avh. Upps. 1956.
- Holmsen, Indeksregulerede lån. (Fra utkikken), TfR 1954 s. 578.
- Johnson, H., Inflation: an international problem. The Bankers' Magazine July 1971 s. 18 ff.
- , Inflation and world trade: A "monetarist" view. (1972) 6 Journal of world trade law s. 9 ff.
- Kern, D., The relationship between inflation and interest rates. Euromoney, Jan. 1974.
- Köersner, A., Valutafrågor i rättslig belysning. SvJT 1926 s. 26.
- Krüger, K., Norsk kjøpsrett. Bergen, Oslo, Tromsø 1974.
- , Rentetap og prisstigning ved betalningsmislighold og erstatningsoppgjør. Lov og Rett 1975 s. 195.
- Lamfalussy, A., The Euro-Dollar market. (1971) 5 Journal of world trade law s. 388 ff.

- Leser, H., Zwischen Vertragsfreiheit und Währungspolitik: Die Wertsicherungsklauseln. (1975) 139 ZHR 175 ff.
- Levinson, Ch., De multinationella företagen och inflationen. Sthlm 1973.
- Lie, K., Enkelte juridiske problemer ved devaluering eller revaluering. AfS Bd. 12 s. 237 ff.
- , Oljekrisen og befraktningsavtaler. Seminarieinledning vid Nordisk Institutt for Sjørett 6 febr. 1974.
- Lindahl, E., Synpunkter på den svenska penninglagstiftningen. Festskrift tillägnad H. Sundberg. Upps. 1959 s. 251 ff.
- McClintock, G., The probable legal consequences of inserting price-index clauses in long-term corporate obligations. (1967) 18 The Hastings Law Journal s. 959 ff.
- McElroy, G., Impossibility of performance. A treatise on the law of supervening impossibility of performance of contract, failure of consideration, and frustration. Ed. with additional chapters by Glanville L. Williams. Cambridge 1941.
- Mann, F.A., The legal aspect of money. With special reference to comparative private and public international law. 3. uppl. Oxford 1971.
- Morawitz, R., Die Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsverpflichtungen im Rahmen der EWG. Aussenwirtschaftsdienst 1973 s. 658 ff.
- ND 1953 s. V ff. "Glidskaleklausler" i byggekontrakter. (Kommentar)
- Nial, H., Om guld-klausuler enligt svensk rätt. TfR 1934 s. 18 ff.
- , Penningskuld och penningvärde. Minnesskrift ägnad 1734 års lag. II. Sthlm 1934 s. 696 ff.
- Nussbaum, A., Money in the law. Chicago 1939.
- Om force-majeure-klausuler i köpeavtal och befraktningsavtal. Utredning verkställd på uppdrag av Stockholms Handelskammare, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges Allmänna Exportförening, Sveriges Industriförbund och Sveriges Redareförening. Sthlm 1940.
- Palmgren, G., Handelsrättsliga inflationsproblem. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1949:1.
- , Om indexklausuler i leverans- och entreprenadavtal. FJFT 1948 s. 75 ff.
- Parry, D., The sanctity of contracts in English law. London 1959.
- Pattison, J., Commodity prices and the price of gold. (1975) 9 Journal of world trade law, s. 112 ff.
- Pisar, S., Co-existence and commerce. Guidelines for transactions between East and West. New York, Toronto, London, Sydney 1970.
- Portin, G., Om jämkning av oskäligen avtal. FJFT 1974 s. 323 ff.
- Prop. 1975:102
- Ramberg, J., Cancellation of contracts of affreightment on account of war and similar circumstances. Handelshögskolan i Göteborg skrifter utg. i samverkan med Sjörettsföreningen i Göteborg 1970:2.
- Rashba, E., Debts in collapsed foreign currencies. (1944) 54 The Yale Law Journal s. 1 ff.
- Robinson, S., Multinational Banking. A study of certain legal and financial aspects

- of the postwar operations of the U.S. branch banks in Western Europe. Leiden 1972.
- Rodhe, K., *Obligationsrätt*. Sthlm 1956.
- , Om jämkning av kontrakt på grund av ändrade förhållanden. Nordiska Juristmötets förhandlingar 19, 1951. Bil. V (i viss fall motsv. stenc.).
- Rosengren, B., *Valutareglering och nationell ekonomisk politik. En studie med anknytning till svenska erfarenheter åren 1959–1973*. Diss. 1975. Department of economics. University of Gothenburg. Memorandum nr. 46.
- SOU 1964:1 och 2 *Indexlån. Betänkande avgivet av värdesäkringskommittén*.
- SOU 1974:28 *Förslag till räntelag*.
- SOU 1974:83 *Generalklausul i förmögenhetsrätten*.
- Schwark, E., IMF Assets in World Bank securities — an alternative to the "link". (1973) 7 *Journal of world trade law* s. 607 ff.
- Sellberg, T., *Svårtolkade erfarenheter av indexreglering*. Ekonomisk Revy 1974 s. 457 ff.
- Smith, C., *Fordringer i norske kroner og utenlandsk valuta*. Instituttet for privatrett. Universitetet i Oslo. (Stencilserie) 1975.
- , Legal principles in monetary and credit policy. *Scandinavian Studies in Law*. 1974 s. 179 ff.
- Spero, H., & Davids, L., *Money and banking*. 3. uppl. New York, Evanston, San Francisco, London 1970.
- Steglich-Petersen, B., *Betimeligheden af lovreger angaaende lempning af kontrakter som paa grund af uforudsete begivenheder falder særlig tyngende for den ene part*. Bil. III i *Forhandlinger paa det tolvte nordiske juristmøde*, Kristiania 1923.
- Ståhl, I., *Indexlårens uppgång och fall i Sverige*. Skandinaviska Enskilda Bankens kvartalsskrift. 1975 nr 1 s. 13 ff.
- Stöcker, H., *Trade, currency and ships. Inledningsanförande vid Seatrade conference i London 26–27 mars 1973*. Publ. av Seatrade s. 103 ff.
- Tancred, B., *Marknads- och konsumenträtt*. (Stencil).
- Taxell, L.-E., *Avtal och rättsskydd*. Åbo 1972.
- Thunholm, L., *Bankerna och samhället*. Avesta 1974.
- Törnqvist, Å., *De stora förlusternas år*. Ekonomisk Revy 1975, s. 25 ff.
- , *Hur fungerar euromarknaden?* Ekonomisk Revy 1975 s. 123 ff.
- Uggla, C., *Valutaproblem och valutapositioner i exportföretag och importföretag. Försök till mikroekonomisk begreppsbildning*. Sthlm 1971.
- Vinding Kruse, A., *Statens pengevesen*. TfR 1954 s. 4.
- Vision March 1975 s. 11 ff.
- Vollert, W., *Inflationssubventioner*. SvSjt 1975 no 27 s. 8 ff.
- Wallace, E., *Further building and engineering standard forms*. London 1973.
- Walters, A., *Floating rates, world liquidity and inflation*. Euromoney July 1973, s. 9 ff.
- Watkins, L., *The economic aspects of inflation*. (1934) 33 *Michigan Law Review* s. 153 ff.
- Wilhelmsson, T., *Skall inflationen beaktas vid skadeståndsberäkningen?* FJFT 1975 s. 150 ff.
- World Survey on inflation. No. 69 Sept. 1974.

33. Diplock, K.: Breach of the contract of carriage by sea. (1967:6)
34. Wetter, J.: Vem kan utfärda konossement? (1968:2)
35. Vaes, A. G.: The identity of the Hague rule carrier. (1968:3)
36. Pineus, K.: Om "Emma", En orientering om gemensamt haveri. (1968:4)
37. Sandström, J.: Befälhavareavtal och sjöpanträtt. (1969:1)
38. Dymling, P.: Haagreglerna och kyltransporter. (1969:4)
39. Sisula, L.: Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna. (1970:1)
40. Ramberg, J.: Cancellation of contracts of affreightment on account of war and similar circumstances. (1970:2)
41. Cargo insurance and modern transport. Ed. by K. Grönfors. (1970:3)
42. Selvig, E.: Om container-konossement og remburs. (1970:7)
43. Gorton, L.: The concept of the common carrier in Anglo-American law. (1971)
44. Pineus, K.: Le Droit maritime suédois. (1971)
45. Falkanger, T.: Lossing og bortskaffelse av last som er sterkt beskadiget. (1972)
46. Schadee, H.: The draft maritime code of the Netherlands. (1973)
47. Grönfors, K.: Tidsfaktorn vid transportavtal. (1974)
48. Modern transport and sales financing. Ed. by K. Grönfors. (1974)
49. Mustill, M. J.: Pseudo-demurrage and the arrived ship. (1974)
50. Grönfors, K.: Transporträttsliga studier. (1975)
51. Healy, N. J.: The New York Produce Exchange Time Charter. (1975)
52. Pineus, K.: Ship's Value. (1975)
53. Uppsatser i sjörätt. Av S.-G. Alm m.fl. (1976)
54. Gorton, L.: Penningvärdeförändring och partsdisposition. (1976)

ISBN 91-24-15646-9

24-15646-9

(24-15646-9)