



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Johan Eriksson

# Stoppningsrätt under godstransport

– diskrepansen mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2  
st.

Examensarbete  
20 poäng

Handledare  
Univ. lektor Eva Lindell-Frantz

Ämnesområde  
Köprätt/Transporträtt

Termin  
Ht - 2004

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>1</b>
<b>FÖRORD</b>	<b>3</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1 Presentation av ämnet	5
1.2 Problemområde	6
1.3 Avgränsningar	7
1.4 Undersökningens syfte	7
1.5 Undersökningens genomförande	8
<b>2 STOPPNINGSRÄTTEN</b>	<b>10</b>
2.1 Inledning	10
2.2 Stoppningsrättens rättspolitiska utveckling	11
2.3 Stoppningsrättens rättsliga reglering	14
2.3.1 Köplagens reglering av stoppningsrätten	14
2.3.2 Sjölagens reglering av stoppningsrätten	15
2.4 Stoppningsrättens ändamål och funktion	16
2.4.1 Inledning	16
2.4.2 Stoppningsrättens ändamål	16
2.4.3 Stoppningsrättens funktion	17
2.5 Stoppningsgrunderna	17
2.5.1 Inledning	17
2.5.2 Köparens handlingssätt eller ekonomiska förhållanden	18
2.5.3 Säljaren måste ha starka skäl	18
2.5.4 Köparen kan inte uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser	19
2.6 Stoppningsrättens utövande tidsmässigt	19
2.6.1 Startpunkt för stoppningsrätten	19
2.6.2 Slutpunkt för stoppningsrätten	19
2.7 Frakträttslig förfoganderätt	20
2.7.1 Inledning	20
2.7.2 Förfoganderättens funktioner	20
2.7.3 Förfoganderätt kopplat till ett konossement	21

2.8	Stoppningsrätt under godstransport	21
<b>3</b>	<b>INTERNATIONELL HANDEL</b>	<b>23</b>
3.1	Inledning	23
3.2	Sjötransporten	23
3.3	Fraktförhållandet	24
3.4	Konossementet	25
3.4.1	Inledning	25
3.4.2	Definition	25
3.4.3	Konossementet som ett bevis på ett avtal om sjötransport	25
3.4.4	Konossementet som ett kvitto på emottagit gods	26
3.4.5	Konossementet som ett dokument som representerar godset	26
3.4.6	Konossementets rättsliga karaktär	27
<b>4</b>	<b>SAKRÄTTSLIGA FRÅGOR</b>	<b>29</b>
4.1	Inledning	29
4.2	Stoppningsrätt kontra äganderättsförvärv	29
4.3	Stoppningsrätt kontra säkerhetsrätt i godset	30
<b>5</b>	<b>DISKREPANSEN MELLAN KÖPL 61 § 2 ST. OCH SJÖL 13:57 2 ST.</b>	<b>32</b>
5.1	Inledning	32
5.2	Problemets karaktär	32
5.3	Diskussion rörande diskrepansproblematiken	33
<b>6</b>	<b>EFFEKTER AV DISKREPANSPROBLEMATIKEN</b>	<b>36</b>
6.1	Inledning	36
6.2	Effekter för säljaren	36
6.3	Effekter för konossementet	37
<b>7</b>	<b>AVSLUTANDE DISKUSSION</b>	<b>39</b>
7.1	Inledning	39
7.2	Diskrepansproblematiken – uppkomst, effekter och möjlig lösning	40
7.3	Finns det plats för stoppningsinstitutet och konossementet i dagens handelsklimat?	42
	<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>45</b>



# Sammanfattning

Förevarande uppsats behandlar stoppningsrätt under godstransport med särskild inriktning på sjötransporten och de praktiskt viktiga frågor som uppstår i dess tillämpningsområde, nämligen i skärningspunkten mellan köprätt och transporträtt.

Syftet med uppsatsen är att beskriva hur diskrepansen, avseende stoppningsrätten, mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. ser ut och vad den får för effekter för säljaren och den internationella handeln med fokus på konossementsystemet.

Vid en köpsituation där parterna befinner sig på samma plats och samtidigt utväxlar sina prestationer, dvs. varan mot köpeskillingen, uppstår det i regel inga problem. Det är när kredit beviljas och parterna befinner sig på olika orter som diverse vederlagsrisker, särskilt för säljaren, ökar. Olika rättsliga lösningar har utarbetats för att skydda parterna mot dessa vederlagsrisker. Stoppningsrätten är en sådan lösning.

Stoppningsrätten som är en köprättslig konstruktion återfinns i både köplagen och sjölagen. I köplagen regleras stoppningsrätten i 61 §. Enligt 61 § 1 st. ges vardera parten en rätt att stoppa sin egen prestation om det föreligger ett befarat eller faktiskt avtalsbrott hos motparten. Kravet är att det efter köpet skall visa sig att motpartens handlingssätt eller ekonomiska förhållanden är sådana att det finns starka skäl att anta att han inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina kontraktuella förpliktelser. Denna regel kallas allmänt för suspensionsregeln då den tillåter ett uppskjutande av fullgörelsen. Det är också denna regel som tydligast kan ses som ett komplement till samtidighetsprincipen i KöpL 10 och 49 § §.

I 61 § 2 st. finns en regel som endast är till för säljaren och som ger denne en rätt att hindra att varan, sedan den sänts iväg, lämnas ut till köparen även om transportdokumentet kommit i köparens besittning. Denna regel är den som innefattar begreppet stoppningsrätt under godstransport.

I sjölagen återfinns regeln om stoppningsrätt i 13:57. Lagrummets första stycke hänvisar implicit till regeln i KöpL 61 § och påpekar att säljaren har en stoppningsrätt trots att transportdokumentet har lämnats ut till köparen. Andra stycket däremot stadgar att säljarens stoppningsrätt inte gäller i förhållande till en godtroende tredje man som förvärvat ett order- eller innehavarkonossement. SjöL 13:57 2 st. är en specialregel till skydd för konossementets värde som omsättningspapper. Regeln kan sägas åskådliggöra konossementets egenskap att för dess innehavare kunna lämna en självständig rätt gentemot fraktföraren som även är fristående från tidigare innehavares rätt.

Diskrepansproblematiken mellan köplagen och sjölagen med avseende på stoppningsrätten uppkommer på grund av att stoppningsinstitutet spänner

över flera rättsområden som inte är synkroniserade med varandra i stoppningsrättsligt hänseende. Säljaren ges således en stoppningsrätt enligt köplagen även om transportdokumentet har lämnats ut till köparen. Denna stoppningsrätt fastställs i sjölagen men faller bort om transportdokumentet utgörs av ett konossement som en godtroende tredje man förvärvar av den ursprunglige köparen. Tredje mans goda tro skall i detta fall hänföra sig till om säljaren har utnyttjat sin stoppningsrätt gentemot den ursprunglige köparen.

Diskrepansen bottnar i den avvägningsproblematik som finns mellan köprätten och transporträtten. Denna avvägning görs mellan det transporträttsliga systemets funktionsduglighet och den materiellt berättigade partens krav på att få sin rätt tillgodosedd enligt köprätten.

De effekter som kan tänkas uppkomma av diskrepansproblematiken är att en säljare blir mindre benägen att transportera under ett konossement samt att säljarens omkostnader i samband med transporten kan antas öka eftersom säljaren tvingas att teckna diverse försäkringar för att skydda sig mot de ökade vederlagsrisker som säljaren utsetts för då hans möjlighet att utnyttja sin stoppningsrätt blir osäker. Vidare kommer konossementet, vid en minskad användning, att så sakteligen försvinna från den kommersiella hanteringen. Detta medför i förlängningen att den allmänna omsättningens intresse blir lidande.

Slutsatsen blir att diskrepansproblematiken medför att det traditionella konossementet i allt mindre omfattning används i praktiken samtidigt som stoppningsrättens funktioner allt mer smalnar. Den brist på synkronisering mellan köprätten och transporträtten avseende stoppningsrätten som föreligger orsakar en självsanering som leder till en utveckling mot ett mera "up to date" kommersiellt system avseende stoppningsrätten och transportdokumenten.

# Förord

Detta examensarbete markerar kulmen på juristutbildningen för min del. Därmed inte sagt att det är slutet på min juridiska skolning. Det är snarare lämpligt att beteckna detta arbete som ”the end of the beginning” för att använda en term av Winston Churchill.

Att valet föll på det behandlade ämnet har att göra med den inneboende dynamik och pragmatism som präglar både köprätten och transporträtten. Eftersom stoppningsrätten och konossementet har stora implikationer för den internationella handeln så ansåg jag att det var av vikt att behandla de intressanta problemen som följer i kölvattnet av köprättens och transporträttens brist på synkronisering i stoppningsrättsligt hänseende.

Jag vill även passa på att rikta ett tack till min handledare universitetslektor Eva Lindell-Frantz på Juridiska Fakulteten, Lunds universitet för hennes insiktsfulla kommentarer och goda handledning.

Lund den 13 december 2004

Johan Eriksson

# Förkortningar

Bet.	Betänkande
BOLERO	Bill of Lading Electronic Registry Organisation
CAD	Cash Against Documents
CISG	Convention on International Sale of Goods
COD	Cash On Delivery
LU	Lagutskottet
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
Prop.	Proposition
Rskr	Riksdagsskrivning
SOU	Statens offentliga utredningar



# 1 Inledning

## 1.1 Presentation av ämnet

I en köpsituation där det endast finns två parter, en säljare och en köpare, och dessa befinner sig på samma plats uppkommer det sällan några problem avseende parternas prestationer. Varan byts mot köpeskillingen, såvida inte köpet sker på kredit, och dessa prestationer sker samtidigt. I många fall är dock värdet på varan så betydande och avståndet mellan parterna så stort att diverse tredje män blir inblandade i köpsituationen. Det kan vara finansieringsinstitut såsom banker samt självständiga fraktförare. Vid ökad kreditgivning och stora tidskrävande avstånd ökar de ekonomiska riskerna. Ändrade förhållanden kan föranleda att t.ex. köparen blir insolvent eller helt enkelt inte vill ha varan och därför inte vill betala. Olika rättsliga lösningar har utvecklats för att skydda parterna, dvs säljaren eller köparen mot dessa ekonomiska risker. En dylik lösning är stoppningsrätten som återfinns i KöpL 61 § och som ger en part rätt att stoppa sin egen prestation om det föreligger ett befarat eller faktiskt avtalsbrott hos motparten. Kravet är att det efter köpet skall visa sig att motpartens handlingssätt eller ekonomiska förhållanden är sådana att det finns starka skäl att anta att han inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina kontraktuella plikter.<sup>1</sup> En säljare kan t.ex. hindra att varan lämnas ut till köparen om denne befaras bli insolvent, detta även om varan är under transport och transportdokumentet har överlämnats till köparen.

Denna uppsats behandlar stoppningsrätten under godstransport med inriktning på sjötransporten och de praktiskt viktiga frågor som uppstår i dess tillämpningsområde, nämligen i skärningspunkten mellan köprätt och transporträtt.

Eftersom konossementet är ett centralt begrepp som används i uppsatsen skall det här kort presenteras. Ett konossement<sup>2</sup> är ett transportdokument som används vid fartygstransporter och som skiljer sig från andra transportdokument i den meningen att det är ett negotiabelt instrument, dvs. det är omsättningsbart. Konossementet liknar till stor del det löpande skuldebrevet i det avseendet att, förutom att vara omsättningsbart, det även ger innehavaren en legitimation att få ut det gods som transporteras. Konossementet sägs även representera det gods som är angivet på dokumentet.<sup>3</sup>

När man har att göra med ett rättsinstitut som berör flera olika rättsområden är det oundvikligt att intressekonflikter uppstår. Dessa intressekonflikter uppkommer främst på grund av att olika motiv ligger bakom olika

---

<sup>1</sup> Håstad, den nya köprätten, s 179.

<sup>2</sup> Konossementet kommer att beskrivas ingående under avsnitt 3.4.

<sup>3</sup> Gorton, Rättsliga ramar för internationella affärer – en översikt, s 223 ff.

regleringar och rättsområden. Medan lagstiftaren har velat främja partshänsyn inom vissa områden (köprätten) så har handeln främjats inom andra (transporträtten).<sup>4</sup>

Stoppningsrätten, som är en köprättslig konstruktion, bygger bl.a. på skälighetshänsyn. Tanken har varit att skydda en part, säljaren eller köparen, som misstänker avtalsbrott hos den andra parten, en part skall alltså inte behöva prestera när motparten uppenbarligen inte kommer att göra det. Partshänsyn präglar således stoppningsrätten inom köprätten, något som kan ha positiva inverknings på handeln i stort. Stoppningsrätten berör, som nämnts, även transporträtten och bland de olika transportsätten är det sjötransporten som är aktuell i detta arbete. För sjötransportens del kommer stoppningsrätten till uttryck i SjöL 13:57 1 st. I 13:57 2 st. har man tagit bort en säljares stoppningsrätt om transportdokumentet, i detta fall konossementet, kommit i godtroende tredje mans besittning. Syftet med denna reglering sägs ha varit att gynna omsättningen av förvärv genom transportdokument. SjöL 13:57 2 st. visar således att konossementet, i egenskap av omsättningspapper, slår ut stoppningsrätten när det kommit i godtroende tredje mans besittning. Mindre hänsyn till parterna och ett gynnade av handeln präglar sjölagens syn på stoppningsrätten.<sup>5</sup>

I en situation när gods skall transporteras med fartyg och transportdokumentet utgörs av ett konossement samt godset överläts en eller flera gånger under transporten uppstår praktiska problem avseende stoppningsrätten. Denna situation är vanlig eftersom konossementet är konstruerat som just ett omsättningspapper och vid vissa typer av gods, främst bulkvaror såsom spannmål och olja, överläts lasten flertalet gånger under transporten. Som man har konstaterat ger köplagen säljaren en stoppningsrätt vid ett befarat eller faktiskt avtalsbrott hos köparen. När den ursprunglige köparen överläter ett konossement, som representerar godset, till en tredje man hamnar säljaren i en avsevärt sämre situation än den han var i med den ursprunglige köparen. Enligt sjölagen kan, som nämnts, inte säljaren göra gällande sin stoppningsrätt gentemot en godtroende tredje man som förvärvat ett konossement. Tredje mans goda tro skall endast avse det faktum att säljaren har utnyttjat sin stoppningsrätt gentemot den ursprunglige köparen och är således tämligen innehållslös. Tredje man är därmed i de flesta fall en godtroende förvärvare av konossementet och kan sägas få en bättre rätt än överlåtaren.<sup>6</sup>

## 1.2 Problemområde

Som angivits ovan så rör sig denna uppsats i gränsområdet mellan köprätten och transporträtten. De problem avseende stoppningsrätten som uppstår i detta gränsområde är av praktisk natur och har således inverkan på både

---

<sup>4</sup> Johansson, Stoppningsrätt under godstransport, s 94.

<sup>5</sup> Johansson s 394-396.

<sup>6</sup> Johansson s 395.

parterna i köpeavtalet och på handeln i stort. Utgångspunkten är att det finns ett rättsinstitut, stoppningsrätten, som tillämpas olika och får olika verkningar inom köprätten och transporträtten. Det uppstår brytpunkter mellan rättsområdena och i dessa brytpunkter uppstår praktiska problem. Dessa praktiska problem skall beskrivas och diskuteras i denna uppsats.<sup>7</sup>

## 1.3 Avgränsningar

Stoppningsrätten är avsedd att kunna tillämpas av både säljare och köpare. I praktiken är det dock främst säljaren som utnyttjar stoppningsrätten. Köparen behöver endast använda sin stoppningsrätt vid förskottsbetalning. I detta arbete kommer fokus att ligga på säljaren och de effekter som påverkar honom. Köparens stoppningsrätt kommer således inte att beröras. Det är också endast näringsidkarförhållanden i Norden utifrån ett svenskt perspektiv som avses samt den omständigheten att parterna själva kontakter fraktföraren. Speditörsförhållandet kommer alltså att lämnas utanför. Vidare är i transporträtten inbegripet flera olika slag av transportsätt. Uppsatsen kommer uteslutande att handla om sjötransporter som faller under den svenska sjölagen. Detta medför, när det gäller transportdokument, att det endast är konossementet som skall behandlas. Skälet till detta är dels att konossementet är ett transportdokument som uteslutande används i sjötransporter och dels att SjöL 13:57 endast tar sikte på konossementet.

## 1.4 Undersökningens syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur diskrepansen, avseende stoppningsrätten, mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. ser ut och vad den får för effekter för säljaren och den internationella handeln med fokus på konossementsystemet.

För att syftet med undersökningen skall kunna tillgodoses skall följande frågor belysas och analyseras:

- i. Hur gestaltar sig diskrepansen avseende stoppningsrätten mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. vid en tolkning av gällande rätt?
- ii. Vad får SjöL 13:57 2 st. för effekter för säljaren?
- iii. Vad får SjöL 13:57 2 st. för effekter för den internationella handeln och systemet med konossementet?

---

<sup>7</sup> Se avsnitt 5-7.

## 1.5 Undersökningens genomförande

Metodavsnittet i ett rättsvetenskapligt arbete är ofta föremål för diskussion. Det finns inte någon självklar mall för hur ett arbete skall genomföras och angreppssätten varierar mycket.

Det har sagts att rättsvetenskapens främsta uppgift är att tolka gällande rätt. Utgångspunkten för denna verksamhet är lagar, prejudikat, förarbeten m.m., dvs. rättskällor. Detta slags bedrivande av rättsvetenskapen kallas rättsdogmatik. Rättsdogmatiken skall skiljas från andra discipliner såsom rättshistoria, rättssociologi m.m. som använder ett annorlunda angreppssätt i sitt arbete med rätten. Det objekt som rättsdogmatiken avser att beskriva och analysera är, som nämnts, den gällande rätten. Vad som är gällande rätt och om det överhuvudtaget finns något som kan betecknas som gällande rätt har varit föremål för flera debatter under åren. Det har sagts att när rättsdogmatiken inriktar sig på gällande rätt så har den också av sagt sig rätten att avge kritik och värdeomdömen om den gällande rätten. Detta synsätt, påverkat av bl.a. Uppsalaskolan, är synnerligen förlegat och leder endast till någon form av statisk betraktelse där rättsutvecklingen endast sker genom rättspraxis. Det är således viktigt att rättsdogmatiken är konstruktiv till sin natur med både kritiska och normativa inslag som gör rättsvetenskapen till en dynamisk verksamhet.<sup>8</sup>

När det gäller analysdelen i ett arbete måste författaren fråga sig vad utgångspunkten bör vara. Skall han anlägga ett övergripande perspektiv som tar hänsyn till samhällsintressen eller skall han hålla sig till ett strikt juridiskt tekniskt perspektiv? Bör han se det aktuella problemet från praktisk eller principiell betydelse? Hellner ställer sig frågan, ”bör rättsvetenskapen ägna sig åt samhällsproblem i vidsträckt mening eller åt de juridiskt – tekniska problemen”?<sup>9</sup> Jag menar att en bra framåtblickande rättsvetenskap bör ha inslag av rättspolitiska aspekter, något som gör att den tekniska analysen sätts in i sitt sammanhang.

Denna uppsats anlägger ett rättsdogmatiskt angreppssätt. Det är alltså den gällande rätten, i detta fall stoppningsrätten, som skall belysas och analyseras med den utgångspunkten att stoppningsinstitutet inte är synkroniserat med andra rättsområden, i detta fall transporträtten, och praktiska problem, både samhälleliga och juridiskt tekniska, uppstår därmed när stoppningsrätten skall utövas. Metoden i detta arbete blir således att beskriva stoppningsinstitutet, både dess plats i samhället och dess juridiska natur, samt de praktiska problem, avseende stoppningsrätten, som uppstår i skärningspunkten mellan köprätten och transporträtten för att sedan analysera dessa problem och dess effekter med den valda utgångspunkten i åtanke och slutligen bedriva någon form av sammanfattande normativ diskussion. Metoden kan sägas utgå från modellen; deskription – analys – normativ diskussion, där de olika delarna kronologiskt bygger på varandra. Det material som används i arbetet är de traditionella rättskällorna, dvs. lagar, förarbeten, praxis och doktrin.

---

<sup>8</sup> Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, s 22 ff.

<sup>9</sup> Hellner s 80.

I avsnitt 2 kommer en ingående beskrivning av stoppningsinstitutet att ske. I avsnitt 3 skall den internationella handeln beskrivas med fokus på tre beståndsdelar; sjötransporten, fraktförhållandet och konossementet. I avsnitt 4 behandlas de sakrättsliga frågor som kan aktualiseras i ett köpförhållande när stoppningsrätten tas i bruk. Avsnitt 2, 3 och 4 är strikt deskriptiva och ligger således till grund för den efterföljande analysen. I avsnitt 5 beskrivs och diskuteras allmänt diskrepansen, avseende stoppningsrätten, mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. och i avsnitt 6 sker en övergripande beskrivning och diskussion av effekterna av diskrepansproblematiken. Tillvägagångssättet i avsnitt 6 utgörs av en utvärdering av gällande rätt med en försiktig ansats till rättsekonomisk analys. Uppsatsen avslutas i avsnitt 7 med en diskussion av normativ karaktär där diskrepansproblematiken diskuteras utifrån de rättspolitiska överväganden som har legat till grund för avvägningen mellan köplagens och sjölagens reglering av stoppningsrätten samt en de lege ferenda diskussion om möjliga lösningar till problemet samt stoppningsrättens och konossementsystemets vara eller icke vara i dagens handelsklimat.

# 2 Stoppningsrätten

## 2.1 Inledning

Stoppningsrätten är av gammalt datum och härstammar främst från det praktiska handelslivet. När handeln först utvecklades fanns aldrig något behov av ett stoppningsinstitut då handeln främst bedrevs som ren byteshandel. I och med att handeln utvecklades så ökade behovet av finansiering. När kreditköpet växte fram ledde detta till att ökade risker för ekonomiska förluster uppstod. Som en effekt härav uppstod den moderna stoppningsrättens föregångare, *droit de suit*, ur den handelsrättsliga sedvänjan *lex mercatoria*. *Droit de suit* läran möjliggjorde för säljaren att återta sina varor in i köparens konkurs, alltså en form av förföljanderätt. Stoppningsrätten i nuvarande form härstammar från det engelska rättsinstitutet *stoppage in transitu* som möjliggjorde för säljaren att stoppa transporten och återta varorna om vissa förutsättningar förelåg, dock endast så länge transporten pågick.<sup>10</sup>

Den moderna stoppningsrätten kan ses som ett komplement till samtidighetsprincipen. Denna princip, som kommer till uttryck i KöpL 10 och 49 § §, säkerställer att ingen part i ett köpeavtal skall prestera innan dess motpart också gör det. Dock kan samtidighetsprincipen, av uppenbara skäl, endast tillämpas när prestationerna skall utväxlas samtidigt, *zug um zug*.<sup>11</sup>

I dagens handelsklimat är det inte ofta näringsidkare träffas och utväxlar sina prestationer samtidigt, dvs. köpeskillning mot gods. Den ökande globaliseringen, utbyggnad av bank- och finansieringsstrukturer samt ett allt mer konsumtionskrävande samhälle gör att gods transporteras över stora avstånd med enorma kostnader till följd. Kreditköpet i olika former är i dessa situationer den uteslutande vanligaste avtalsformen och det är också i dessa situationer som stoppningsrätten framstår som ett självständigt rättsinstitut och får sin avsedda verkan för parterna i ett köpeavtal, dvs. en slags säkerhetsventil.<sup>12</sup>

I KöpL 61 § 1 st. ges vardera parten en rätt att inställa fullgörelsen och hålla inne sin prestation. Svante Johansson kallar denna regel för suspensionsregeln då den tillåter ett uppskjutande av fullgörelsen. Det är också denna regel som tydligast kan ses som samtidighetsprincipens komplement. I KöpL 61 § 2 st. finns en regel som endast är till för säljaren och som ger denne en rätt att hindra att varan, sedan den sänts iväg, lämnas ut till köparen. Denna regel ligger närmast den ursprungliga regeln om stoppningsrätt under godstransport.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Johansson s 47-50, Tiberg, Transportören och stoppningsrätten i Festskrift till Sundberg. Se vidare avsnitt 2.2 för en beskrivning av stoppningsrättens rättspolitiska utveckling.

<sup>11</sup> Johansson s 21, 25.

<sup>12</sup> Se avsnitt 2.4 för en beskrivning av stoppningsrättens funktion.

<sup>13</sup> Johansson s 90-91.

## 2.2 Stoppningsrättens rättspolitiska utveckling

I detta avsnitt skall stoppningsrättens rättspolitiska utveckling beskrivas utifrån en historisk översikt. Denna beskrivning kommer främst att tjäna som underlag för analysdelen och då särskilt avsnitt 7.2.

När det endast förkom direkt byteshandel fanns det, som nämnts, inget behov av ett stoppningsinstitut eftersom den s.k. samtidighetsprincipen var rådande. Det krävs alltså en risk för kreditförlust för att stoppningsinstitutet skall anses vara behövligt.<sup>14</sup>

När kreditköpet utvecklades framkom således ett behov av stoppningsinstitutet i svensk rätt.

Stoppningsrätten i svensk rätt framlades först i förslaget till en ny konkurslag där det stadgades om säljarens möjligheter att behålla sålt gods trots att godset köpts av en köpare som senare gick i konkurs.<sup>15</sup> Reglerna togs upp i 2 kap. 5 § 1818 års konkurslag och var således de första reglerna i svensk rätt om att säljaren hade en rätt att hindra att godset lämnades ut till köparen.<sup>16</sup>

Den kommitté som lade fram förslaget till 1818 års konkurslag motiverade stoppningsrättens utformning med två skäl. Dels att regeln stämde överens med rättvisa och billighet (skälighet) och dels att det var förenligt med avseende på äganderättens övergång att säljaren ej var skyldig att avlämna varorna.<sup>17</sup> Det sista uttalandet torde syfta på det faktum att äganderätten sågs som en egen företeelse som gick över till köparen vid en bestämd tidpunkt. Den rådande uppfattningen var att äganderätten gick över redan vid avtalsslutet. Om inte äganderätten hade gått över på köparen hade inte heller säljaren någon stoppningsrätt utan utövade endast de befogenheter över godset som tillkom vilken ägare som helst. Stoppningsrätten var alltså kopplad till äganderättens övergång, något som inte är fallet i dagens rättssystem.<sup>18</sup>

I början av 1800-talet hade 1811 års lagkommitté till uppgift att ersätta 1734 års lag med en modern kodifikation. 1826 lade kommittén fram ett förslag till en ny allmän civillag där bl.a. en ny handelsbalk skulle ingå.<sup>19</sup> I förslaget till en köprättslig reglering i handelsbalken fanns en regel om stoppningsrätt upptaget i 1 kap. 19 §. Regeln stadgade att; om anstånd med betalning var beviljad och köparen hade kommit på obestånd och detta kunde medföra en förlust för säljaren så ägde säljaren en rätt att hålla inne varan om inte köparen ställde borgen för värdet.<sup>20</sup>

---

<sup>14</sup> Se Johansson s 47.

<sup>15</sup> Prop. 1817/18:18.

<sup>16</sup> Se Johansson s 54.

<sup>17</sup> Prop. 1817/18:18 s 216, 218.

<sup>18</sup> Johansson s 55.

<sup>19</sup> Förslag till allmän civillag 1826, avgivet den 1 augusti 1826.

<sup>20</sup> Se Johansson s 56 samt förslag till allmän civillag 1826.

I förslaget framhöll kommittén att det fick anses vara orättvist om köparen kunde behålla varan trots att denne inte betalade densamma. Detta uttalande bottnar i att säljaren i förtroende för köparens betalningsvilja gör avsteg från samtidigthetsprincipen vid ett kreditköp.<sup>21</sup>

Att anmärka är att förslaget aldrig gick igenom på grund av att de konservativa var alltför kritiska mot de nya liberala tankegångarna som framträdde vid civillagsreformen.<sup>22</sup> Dock följde motiven med och kom att ligga till grund för senare lagstiftning.

Tanken att föra in stoppningsrätten i handelsbalken misslyckades alltså och institutet fick husera i konkurslagstiftningen en tid till.

Konkurslagstiftningen fortsatte att reformeras. Dels genom betänkandet om ändringar i konkurslagen<sup>23</sup> som ledde fram till 1830 års konkurslag där reglerna i 2 kap. 15 § 1818 års konkurslag om stoppningsrätt överfördes ordagrant till 15 § 1830 års konkurslag och dels genom ett förslag framlagt 1854 om reformerad kreditlagstiftning.<sup>24</sup>

Förslaget till ny kreditlag innehöll ett förslag till ny konkurslag som i sin tur innehöll nio paragrafer om stoppningsrätt. Dock ledde inte förslaget fram till lagstiftning utan det fick dröja till 1862 då en ny konkurslag stiftades. Det var också i 1862 års konkurslag som stoppningsrätten var placerad för sista gången i en konkurslag.<sup>25</sup>

Vad gäller stoppningsrätten enligt sjölagen kan nämnas att det under 1800-talet fanns tre olika sjölagar varav endast den sista, 1891 års sjölag, innehöll regler om stoppningsrätten. Den första sjölagen var från 1667 och innehöll vissa stadganden om konossementet som dock inte var kopplade till stoppningsrätten. Dess efterträdare, 1864 års sjölag, byggde i stora delar på den stora tyska handelslagboken och får anses vara ett hastverk.<sup>26</sup> Reglerna om konossement överfördes från 1667 års lag till 1864 års lag med den ändringen att konossementet skulle underlätta för handeln och det gjordes därför rörligt genom möjligheten att ställa det till innehavaren, detta framgick av 96 § 1864 års sjölag.<sup>27</sup>

Det fördes vid denna tid en livlig debatt om de rättsverkningar som överlämnandet av konossementet till mottagaren innebar. Skulle ett överlämnande av konossementet till köparen likställas med ett överlämnande av godset? Om så var fallet kunde inte säljaren utnyttja sin stoppningsrätt efter det att han överlämnat konossementet.<sup>28</sup> Detta antagande var den rådande uppfattningen.<sup>29</sup> Andra var av den uppfattningen

---

<sup>21</sup> Johansson s 57 samt förslag till allmän civillag 1826 s 172.

<sup>22</sup> Johansson s 57.

<sup>23</sup> Bet. 1828/29 LU62.

<sup>24</sup> Betänkande till kreditlagstiftning 1854, avgivet den 13 februari 1854.

<sup>25</sup> Johansson s 60.

<sup>26</sup> Johansson s 64 samt prop. 1862/63:8 s 78-80.

<sup>27</sup> Johansson s 64.

<sup>28</sup> Johansson s 65.

<sup>29</sup> Dahlström, Den svenska privata sjörätten, s 217 samt Hammarskjöld, Om fraktavtalet och dess viktigaste rättsföljder, s 208 f.



att stoppningsrätten inte föll bort trots att säljaren överlämnade konossementet till köparen.<sup>30</sup>

I 1891 års sjölag togs en ny regel om stoppningsrätten upp i 166 §. Regeln innebar att säljaren hade en rätt att utöva sin stoppningsrätt även om konossementet hade överlämnats till köparen. I 166 § 2 st. togs även upp en ny bestämmelse om att stoppningsrätten upphörde när konossementet hade överlåtit till en godtroende tredje man. Denna bestämmelse motiverades inte särskilt utan det nämndes bara att befälhavaren var förpliktad att lämna ut godset till innehavaren av konossementet och om inte detta gjordes kunde befälhavaren bli skadeståndsskyldig.<sup>31</sup> Det är först senare som det har stadgats att regeln i 166 § 2 st. 1891 års sjölag är en specialregel till skydd för konossementets värde som omsättningspapper.<sup>32</sup>

Vad som skall anmärkas är att det utbildats en praxis innan 1891 års sjölag trädde i kraft som slog fast att säljarens stoppningsrätt kunde utövas trots att konossementet överlämnats till mottagaren.<sup>33</sup> 166 § i 1891 års sjölag var alltså en form av kodifiering av rådande praxis på området.

Arbetet med en ny civillagstiftning tog åter fart i slutet av 1800-talet då den s.k. Nya lagberedningen 1894 lade fram ett förslag till lag om köp och byte m.m.<sup>34</sup> Köplagsförslaget innehöll en regel om stoppningsrätt som var i princip oförändrat från det i 1862 års konkurslag.

Riksdagen godtog lagförslaget och lagen (1905:38) om köp och byte av lös egendom trädde ikraft.<sup>35</sup> Stoppningsrätten fick plats i 39 §. Ungefär samtidigt upphävdes den stoppningsrättsliga regleringen i 38 § 1862 års konkurslag.<sup>36</sup>

Vad gäller 1891 års sjölag med avseende på tillkomsten av 1905 års köplag kan konstateras att 166 § i sjölagen förenklades och kom nu att ha den lydelsen att den rätt säljaren hade enligt lag, stoppningsrätten, bevarades även om konossementet hade överlämnats till köparen. Vidare kvarstod stadgandet i 166 § 2 st. sjölagen oförändrat efter det att 1905 års köplag trätt ikraft och stadgandet har i princip stått oförändrat sedan dess.<sup>37</sup>

Reglerna om stoppningsrätt i den nya köplagen<sup>38</sup> har från den skandinaviska köplagen<sup>39</sup> överförts till den uniforma köplagen och vidare in i konventionen om internationella köp av lösa saker<sup>40</sup> för att slutligen tas upp i vår nuvarande köplag. Reglerna om stoppningsrätten är alltså i princip samma som i början av 1900-talet.<sup>41</sup> Även den nuvarande sjölagens

---

<sup>30</sup> Hambro, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning, s 199.

<sup>31</sup> Johansson s 66.

<sup>32</sup> Se Grönfors, Kommentarer till sjölagen, s 317.

<sup>33</sup> Se Johansson s 67 samt Pallas NJA 1874 s 559 och Kong Carl NJA 1877 s 510.

<sup>34</sup> Se NJA II 1901 nr.1 s 1 angående förslaget.

<sup>35</sup> Se prop. 1905:27, bet. 1905: LU50, rskr. 1905:112.

<sup>36</sup> Johansson s 75 f.

<sup>37</sup> Johansson s 76.

<sup>38</sup> 1990:931.

<sup>39</sup> 1905:38.

<sup>40</sup> 1987:822.

<sup>41</sup> Se Johansson s 79 f.

reglering av stoppningsrätten i 13:57 bygger i princip helt på stadgandet i 166 § 1891 års sjölag.

## 2.3 Stoppningsrättens rättsliga reglering

Stoppningsrätten enligt gällande rätt finns på ett flertal ställen i rättsordningen. För svenskt vidkommande är det främst KöpL 61 § och särregeln i SjöL 13:57<sup>42</sup> som reglerar stoppningsrätten. För internationella köp regleras stoppningsrätten i artikel 71 CISG.<sup>43</sup> Dock kommer inte CISG att beröras i detta arbete då uppsatsen är begränsad till nordiska förhållanden ur ett svenskt perspektiv.<sup>44</sup>

### 2.3.1 Köplagens reglering av stoppningsrätten

I KöpL 61 § 1 st. ges en part rätt att inställa fullgörelsen och hålla inne sin prestation. För att detta skall vara möjligt måste rekvisiten enligt första stycket vara uppfyllda. En parts handlingssätt eller ekonomiska förhållanden skall vara sådana att det finns starka skäl att anta att den parten inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser.<sup>45</sup> Vidare skall dessa omständigheter ha uppstått efter köpets ingående, dvs. efter avtalsslutet. De omständigheter som rör köparens handlingssätt eller ekonomiska förhållanden kan vara att hans betalningsförmåga visar sig vara svag samt att hans betalningsvilja kan ifrågasättas. Vidare kan säljaren ha starka skäl att ifrågasätta köparens fullgörelseförmåga om köparen försätts i konkurs eller blir föremål för ackordsförfarande.<sup>46</sup>

Säljarens handlingssätt kan även ge upphov till tvivel om hans fullgörelseförmåga. T.ex. kan säljaren efter avtalsslutet ha underlåtit att vidta åtgärder för att fullgörelsen skall kunna genomföras på rätt sätt eller i rätt tid.<sup>47</sup>

Vad som är viktigt att påpeka är att ett utövande av stoppningsrätten inte betyder att parten helt kan avbryta sin prestation. Detta skulle medföra att avtalet hävdes och hävning regleras i KöpL 62 §. Stoppningsrätten betyder endast en tillfällig frysning av fullgörelsen. I 61 § 1 st. regleras vad som gäller under tiden fram till att fullgörelsen har uppfyllts och 61 § 2 st. reglerar transportköp, dvs. där avlämnandet och mottagandet inte sammanfaller.<sup>48</sup>

---

<sup>42</sup> Sjölag (1994:1009).

<sup>43</sup> Convention on International Sale of Goods.

<sup>44</sup> Enligt 2 § Lag (1987:822) om internationella köp tillämpas inte CISG vid nordiska förhållanden.

<sup>45</sup> Herre & Ramberg, Allmän köprätt, s 114.

<sup>46</sup> Prop. 1988/89:76 s 177.

<sup>47</sup> Prop. 1988/89:76 s 178. Säljarens handlingssätt har här endast belysts för helhetens skull i den översiktliga beskrivningen av stoppningsrättens reglering i köplagen. Köparens stoppningsrätt kommer i det fortsatta arbetet inte att beröras.

<sup>48</sup> Johansson s 26.

KöpL 61 § 2 st. ger endast säljaren en stoppningsrätt. Har säljaren avsänt varan och de, i första stycket, stoppningsgrundande omständigheterna inträffar på köparens sida får säljaren hindra att varan lämnas ut till köparen. Detta även om köparen mottagit ett transportdokument avseende varan.<sup>49</sup> Säljarens stoppningsrätt gäller under hela transporten till dess att varan kommer i köparens besittning.<sup>50</sup> När väl varan avlämnats till köparen förlorar säljaren ovillkorligen sin rätt att få tillbaka varan. Dock skall påpekas att säljaren givetvis har en rätt att få tillbaka sitt gods om det ursprungliga köpeavtalet av någon anledning ogiltigförklarats. Förutom vid klander av själva avtalet så är det endast vid köparens konkurs eller om offentlig ackordsförhandling inletts som säljaren kan få tillbaka varan även om den kommit i köparens eller dennes konkursbos besittning. Detta följer av KöpL 63 §.<sup>51</sup>

I 61 § 3 st. stadgas att den part som utnyttjar sin stoppningsrätt måste underrätta sin motpart om detta. Ett dylikt meddelande skall lämnas genast. Risker för att ett meddelande försenas, förvanskas eller rent av inte kommer fram ligger dock på mottagaren och således inte på den stoppningsberättigade. Detta under förutsättning att meddelandet avsänts på ett ändamålsenligt sätt.<sup>52</sup> Underlåter den stoppningsberättigade parten att avsända ett meddelande kan vederbörande bli ersättningsskyldig för motpartens skada. Då det rör sig om skadeståndsskyldighet på grund av en underlåtenhet att fullgöra en skyldighet enligt köplagen, och således ett avtalsbrott, blir bestämmelserna om skadeståndets omfattning i KöpL 67-70 § § tillämpliga.<sup>53</sup>

Fjärde stycket stadgar att stoppningsrätten upphör om och när motparten ställer godtagbar säkerhet för sin fullgörelse. Är det köparen som är den felande parten torde denna säkerhet utgöras av en bankgaranti eller liknande åtagande.

## 2.3.2 Sjölagens reglering av stoppningsrätten

I de fall där ett transportköp sker och denna transport skall utföras av ett fartyg och ett konossement utställs kompletteras KöpL 61 § 2 st. med regeln i SjöL 13:57. Stadgandet i sjölagen anknyter således till regeln i köplagen, men gäller endast om transportdokumentet är ett konossement.<sup>54</sup>

I 13:57 2 st. stadgas att säljarens rätt enligt första stycket, dvs. stoppningsrätt trots att konossementet utgetts till köparen, inte gäller i förhållande till en godtroende tredje man som förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.<sup>55</sup> Som nämnts i det inledande avsnittet skall tredje mans goda tro hänföra sig till det faktum att säljaren har utnyttjat sin stopp-

---

<sup>49</sup> Herre & Ramberg s 115.

<sup>50</sup> Se avsnitt 2.5, 2.7.

<sup>51</sup> Prop. 1988/89:76 s 179, Johansson s 27.

<sup>52</sup> Se KöpL 82 §.

<sup>53</sup> Se Ramberg, Köplagen, s 596.

<sup>54</sup> Johansson s 29 samt Beckman, Handbok i sjörätt, s 169 f.

<sup>55</sup> Se avsnitt 5-7 för diskussion avseende problematiken med 13:57 andra stycket sjölagen.

ningsrätt gentemot den ursprunglige köparen.<sup>56</sup> Tredje mans goda tro skall föreligga vid förvärvet av konossementet, dvs. inte bara vid avtalstidpunkten utan också när tredje man tar emot konossementet av den ursprunglige köparen, som nu agerar säljare.<sup>57</sup>

SjöL 13:57 2 st. är en specialregel till skydd för konossementets värde som omsättningspapper.<sup>58</sup> Regeln vilar på sedvanerätt och kan sägas åskådliggöra konossementets egenskap att för dess innehavare kunna lämna en självständig rätt gentemot fraktföraren som även är fristående från tidigare innehavares rätt. Det är alltså konossementets representativa funktion som slår igenom på ett markant sätt.<sup>59</sup>

## 2.4 Stoppningsrättens ändamål och funktion

### 2.4.1 Inledning

Att analysera en regels ändamål och funktion är en viktig del i den rättsdogmatiska forskningen. Alla rättsregler har ett ändamål, en *ratio legis*, och tillsammans med en funktionell förklaring kan regelns syfte förhoppningsvis framgå.<sup>60</sup>

När man skall fastställa en regels ändamål måste man inse att det ofta kommer fram en bild av hur rättsregeln är avsedd att verka och inte hur den verkar i tillämpningen. Det är vid en sammanställning av ändamål och funktion som rättsregelns rättspolitiska berättigande framträder.<sup>61</sup>

### 2.4.2 Stoppningsrättens ändamål

Från början motiverades stoppningsrätten med billighetshänsyn (skälighet). Det ansågs vara oskäligt att säljaren tvingades prestera enligt avtalet trots att han visste att köparen aldrig skulle erlägga någon köpeskilling. Vidare har stoppningsrätten motiverats med allmänna skäl för omsättningens intresse. Problemet med det senare argumentet är att det kan användas både för och emot stoppningsrätten i det avseendet att det anlägger ett skydd för både omsättningen och den bestående rätten.<sup>62</sup>

Att ovan stadgade argument ger stöd både för och emot stoppningsrätten torde ha sin utgångspunkt i att parterna i ett köpeavtal inte skulle ingå dessa avtal om säkerheten med stoppningsrätten inte fanns och således skulle

---

<sup>56</sup> Johansson s 395 samt det danska rättsfallet Clorius pant UfR 1940 s 1092 (SøHa) där en förvärvare av ett konossement inte ansågs vara i ond tro på den grunden att han inte behövde räkna med den möjligheten att säljaren skulle göra gällande sin stoppningsrätt gentemot den ursprunglige köparen som var ett bolag med ekonomiska bekymmer.

<sup>57</sup> Johansson s 394.

<sup>58</sup> Grönfors, Kommentar till sjölagen, s 317, NJA II 1936 s 272.

<sup>59</sup> Johansson s 394.

<sup>60</sup> Hellner s 45.

<sup>61</sup> Johansson s 93.

<sup>62</sup> Johansson s 95.

omsättningen minska. Det som talar emot stoppningsrätten utifrån det ovan stadgade argumentet är att principen om *pacta sunt servanda*, dvs. den bestående rätten, tillintetgörs när stoppningsrätten utövas.

Svante Johansson konstaterar att det utifrån ovan nämnda argument inte finns någon hållbar bas för hur stoppningsrättens ändamål skall bestämmas.<sup>63</sup>

Kanske skall man ta fasta på Almén när han konstaterade att köparens insolvens utgjorde en typisk form av anteciperad mora och detta gjorde att stoppningsrätten skulle betraktas som en påföljd bland andra som kunde tillämpas vid avtalsbrott.<sup>64</sup>

## 2.4.3 Stoppningsrättens funktion

När det talas om en rättsregels funktion brukar dess faktiska konsekvenser för olika situationer avses.

När det gäller stoppningsrätten blir det problematiskt att fastställa en funktion eftersom stoppningsinstitutet gör sig gällande på många områden. Dock är det främst två funktioner som får anses vara dominerande; påtryckningsfunktionen och säkerhetsfunktionen.<sup>65</sup>

Med påtryckningsfunktionen avses det faktum att stoppningsrätten kan fungera som ett sätt att få en trilskande part att uppfylla sin förpliktelse genom att tillfälligt stoppa sin egen prestation. Dock skall påpekas att denna funktion är verkningslös om det är omöjligt för den trilskande parten att presteras.<sup>66</sup>

Säkerhetsfunktionen innebär att en part är skyddad mot att förlora sin besittning av varan och således riskera att egendomens värde går förlorad. Detta skydd uppnås genom att en part, företrädesvis säljaren, ges rätt att ha kvar egendomen i sin besittning. Stoppningsrätten vill alltså säkerställa att en part får erforderligt vederlag för sin prestation.<sup>67</sup>

## 2.5 Stoppningsgrunderna

### 2.5.1 Inledning

Allmänt kan sägas att när en part skall utöva sin stoppningsrätt måste vissa omständigheter hos motparten vara uppfyllda. Det skall åter påpekas att uppsatsen endast berör säljarens stoppningsrätt och därför är det de stoppningsgrundande omständigheterna på köparens sida som skall belysas, dvs. för att säljaren skall kunna göra sin stoppningsrätt gällande måste köparen ha gjort sig skyldig till ett avtalsbrott som aktualiserar någon av

---

<sup>63</sup> Johansson s 95.

<sup>64</sup> Almén, Om köp och byte av lös egendom, § 39 vid not 2.

<sup>65</sup> Johansson s 96.

<sup>66</sup> Johansson s 97.

<sup>67</sup> Johansson s 97, Håstad, Sakrätt avseende lös egendom, s 178.

stoppningsgrunderna. Dock kan man rent principiellt tillämpa dessa omständigheter även hos säljaren.

När säljaren skall utöva sin stoppningsrätt måste han förutse (ha starka skäl att anta) att köparens avtalsenliga prestation äventyras på grund av en omständighet (handlingssätt eller ekonomiska förhållanden) som gör att köparens möjlighet att prestera försvåras (inte uppfyller en väsentlig del av sin förpliktelse).<sup>68</sup>

## 2.5.2 Köparens handlingssätt eller ekonomiska förhållanden

Omständigheter på köparens sida rör främst ekonomiska faktorer eftersom köparens huvudförpliktelse är att betala köpeskillingen för varan. Exempel på förhållanden som rör köparens ekonomiska situation kan vara en bankstrejk<sup>69</sup> eller ett sammanbrott i ekonomin.<sup>70</sup> Dessa omständigheter faller utanför köparens agerande men inverkar på hans förmåga att betala.

Omständigheter som omfattar både köparens handlingssätt och hans ekonomiska förhållanden kan vara rättsliga tvister som rör betydande belopp samt allvarliga försämringar av hans kreditvärdighet såsom konkurs<sup>71</sup>, inledande av ackordsförhandlingar, en avsaknad av utmättningsbara tillgångar eller att köparen inställt sina betalningar.<sup>72</sup>

## 2.5.3 Säljaren måste ha starka skäl

Detta krav är inte en omständighet som föreligger på köparens sida utan det är ett rekvisit som säljaren måste uppfylla för att få utnyttja sin stoppningsrätt. Uttrycket ”finns starka skäl att anta” utgör det starkaste kravet av antagande.<sup>73</sup>

Detta rekvisit utgörs av en prognos angående sannolikheten för att något skall inträffa i framtiden.<sup>74</sup>

Prognosen bygger på de omständigheter, köparens handlingssätt eller ekonomiska förhållanden, som har inträffat och om dessa omständigheter kan leda till att köparen inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser. Svagheten med prognostänkandet ligger i att det rör sig om en framåtriktad bevisbedömning som inte kan uppvisa en tillförlitlighet som redan inträffande faktum kan.<sup>75</sup>

Det är den part som utövar stoppningsrätten, i detta fall säljaren, som skall göra prognosen. Dock är det på säljarens egen risk denna prognos görs. Vid

---

<sup>68</sup> Johansson s 134.

<sup>69</sup> Ramberg, Köplagen, s 589.

<sup>70</sup> Cohn i ICLQ 1974 s 523.

<sup>71</sup> NJA 1941 s 516, prop. 1988/89:76 s 177 f.

<sup>72</sup> Johansson s 139-142.

<sup>73</sup> Ramberg, Köplagen, s 121. Jfr KöpL 56 § och 44 §.

<sup>74</sup> Johansson s 161.

<sup>75</sup> Johansson s 162.

en felbedömning hamnar säljaren i dröjsmål och kan bli skadeståndsskyldig.<sup>76</sup>

## **2.5.4 Köparen kan inte uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser**

När det skall avgöras vad som är en väsentlig del av en förpliktelse måste det underliggande avtalet studeras. I avtalet kan det utrönas vad som är huvud- respektive biförpliktelser. När det gäller förhållanden på köparens sida så är betalningen köparens huvudförpliktelse.<sup>77</sup> Fall då köparens betalningsprestation inte uppfylls torde alltid uppfylla väsentlighetskravet medan vissa andra biförpliktelser måste bedömas med försiktighet.<sup>78</sup>

## **2.6 Stoppningsrättens utövande tidsmässigt**

### **2.6.1 Startpunkt för stoppningsrätten**

Utgångspunkten är att det endast är de omständigheter som visar sig efter avtalsslutet, dvs. efter köpet, som kan ligga till grund för stoppningsrätten.<sup>79</sup> Startpunkten för stoppningsrätten ligger således efter avtalsslutet. Dock är det inte något krav att den aktuella omständigheten skall ha inträffat efter avtalsslutet, den kan ha inträffat före, men det skall vara fråga om en omständighet som har visat sig först efter avtalsslutet.<sup>80</sup>

Ett exempel på ovan resonemang är insolvens som är något som utvecklas över tid där det är problematiskt att ange exakt när insolvensen uppstod.<sup>81</sup>

### **2.6.2 Slutpunkt för stoppningsrätten**

Generellt finns det tre faktorer som gör att stoppningsrätten inte längre kan utövas. Den första är att det inte längre föreligger några omständigheter som föranledde stoppningsrätten från början, den andra är att köparen ställer erforderlig säkerhet för sin prestation och slutligen att varan har avlämnats till köparen.<sup>82</sup>

---

<sup>76</sup> Johansson s 162.

<sup>77</sup> Se KöpL 54 §.

<sup>78</sup> Johansson s 179-182. Exempel på dylika biförpliktelser kan vara att köparen skall medverka vid transporten eller liknande samt ombesörja lokaler eller personal.

<sup>79</sup> Prop. 1988/89:76 s 177, Herre & Ramberg s 114.

<sup>80</sup> Prop. 1988/89:76 s 177.

<sup>81</sup> Johansson s 152.

<sup>82</sup> Johansson s 187.

Vad gäller de stoppningsgrundande omständigheterna på köparen sida<sup>83</sup> kan bara kort nämnas att dessa kan upphöra eller förändras på flera olika sätt och det får avgöras från fall till fall om dessa omständigheter fortfarande föreligger eller ej.

När det gäller köparens möjlighet att ställa säkerhet för att hans förpliktelser skall uppfyllas, handlar det om att säkra betalningen till säljaren. Detta kan göras på olika sätt men de vanligaste sätten är att köparen ordnar en bankgaranti, en garanti från diverse tredje män såsom försäkringsbolag samt borgen och diverse pantsättningar.<sup>84</sup>

Slutligen upphör säljarens stoppningsrätt när varan lämnas ut till köparen. Vid hämtningsköp är det faktiska avlämnandet till köparen avgörande och vid transportköp när köparen får faktisk vård om godset.<sup>85</sup>

Vid transportköp är godset alltså inte avlämnat till köparen i stoppningsrättsligt avseende när det överlämnas till transportören.<sup>86</sup> Detta framgår av rättsfallet, NJA 1985 s 879, som stadgar att varan inte skall anses överlämnad till köparen i och med att en självständig fraktförare har tagit hand om varan. Vidare sägs att varan förmodligen inte skall anses överlämnad till köparen när den kommit fram till destinationsorten och köparen mottagit underrättelse om att den kan hämtas.<sup>87</sup>

## 2.7 Frakträttslig förfoganderätt

### 2.7.1 Inledning

Den frakträttsliga förfoganderätten är intimt förknippad med stoppningsrätten under godstransport. Frågan är dock om stoppningsrätten ligger utanför förfoganderätten. I detta avsnitt skall först förfoganderätten beskrivas varefter frågan om stoppningsrätten är frikopplad från förfoganderätten besvaras i avsnitt 2.7.

När säljaren lämnar ifrån sig godset vid en transport ger han också upp sin direkta vård om godset. För att säljaren ändå skall kunna råda över godset när det är under transport har det utvecklats en rättsfigur som betecknas som frakträttslig förfoganderätt.<sup>88</sup>

Hur förfoganderätten är utformad är beroende på vad för typ av transportdokument som är infogat i fraktavtalet.

### 2.7.2 Förfoganderättens funktioner

Att säljaren har förfoganderätt över godset när det är under transport betyder att han kan råda och styra över varorna. Förfoganderätten har en positiv

---

<sup>83</sup> Se avsnitt 2.5.2.

<sup>84</sup> Johansson s 188.

<sup>85</sup> Johansson s 200.

<sup>86</sup> Jfr KöpL 7 § 2 st.

<sup>87</sup> Zackariasson i SvJT 2003 s 806.

<sup>88</sup> Johansson s 263.



sida<sup>89</sup> och en negativ sida. Den positiva sidan gör det möjligt att aktivt styra över godset, t.ex. omdestinera det, medan den negativa sidan utgör en form av spärrfunktion såtillvida att innehavaren av förfoganderätten utesluter alla andra från att komma åt godset under transport.<sup>90</sup>

Den frakträttsliga förfoganderätten innebär att innehavaren kan utföra följande moment:<sup>91</sup>

- lossa lasten efter det att den lastats ombord
- stoppa hela transporten
- lägga upp godset till förvaring
- omdirigera transporten, samt
- beordra att utlämnandet av lasten sker till annan än som angivits från början.

### 2.7.3 Förfoganderätt kopplat till ett konossement

Konossementet sägs representera godset och detta medför att en innehavare av konossementet får medelbar besittning av godset vilket gör att han har förfoganderätt över det.<sup>92</sup> Den som besitter samtliga exemplar av konossementet, s.k. full set, har både positiv och negativ förfoganderätt över godset medan endast innehav av ett exemplar ger en negativ förfoganderätt.<sup>93</sup> Detta är anledningen till varför säljaren alltid brukar behålla ett exemplar av konossementet.<sup>94</sup>

## 2.8 Stoppningsrätt under godstransport

För att knyta an till föregående avsnitt så har en fråga varit om säljarens stoppningsrätt innefattas i hans förfoganderätt, dvs. om endast den som har förfoganderätt kan utöva en stoppningsrätt när godset är under transport.

Denna fråga får besvaras på så sätt att stoppningsrätten kan utövas oberoende av förfoganderätten. Detta kommer till uttryck i KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 1 st. där det stadgas att säljaren kan utöva sin stoppningsrätt även om transportdokumentet, i detta fall konossementet, som reglerar förfoganderätten har överlämnats till köparen.<sup>95</sup> Dock bortfaller säljarens stoppningsrätt om en godtroende tredje man förvärvar konossementet.<sup>96</sup> Effekterna av detta stadgande i sjölagen skall diskuteras i avsnitt 6.

Den allmänna uppfattningen är att förfoganderätten är avskild och vidare i förhållande till den köprättsliga stoppningsrätten och att dessa båda institut

---

<sup>89</sup> Grönfors, Fraktavtalet, s 60.

<sup>90</sup> Johansson s 277.

<sup>91</sup> Johansson s 283-284.

<sup>92</sup> Se avsnitt 3.3.

<sup>93</sup> Se ovan avsnitt 2.7.2 för en förklaring av positiv – och negativ förfoganderätt.

<sup>94</sup> Johansson s 291-293.

<sup>95</sup> Johansson s 347-348.

<sup>96</sup> SjöL 13:57 2 st.

bör hållas åtskilda.<sup>97</sup> Svante Johansson menar att stoppningsrätten är något som kompletterar förfoganderätten och ligger utöver denna i egenskap av säljarens möjligheter som avsändare.<sup>98</sup> Detta medför att säljaren kan utöva sin stoppningsrätt under hela transporten oavsett var förfoganderätten ligger.

---

<sup>97</sup> Jfr Tiberg i SvJT 1993 s 549 ff, som menar att stoppningsrätten begränsas av förfoganderätten.

<sup>98</sup> Johansson s 351.

# 3 Internationell handel

## 3.1 Inledning

Att det handlas över gränserna är inget nytt påfund. Genom århundraden har handel bedrivits, först som ren byteshandel för att sedan bli allt mer sofistikerad. Instrument såsom konossement, växel och bankgaranti samt betalningsarrangemang såsom remburs utvecklades ur den handelsrättsliga sedvänjan *lex mercatoria* som växte fram i Europa.

Utvecklingen under 1900-talets andra hälft med en ökad globalisering, ökad produktion och ökade krav på snabbhet och tillgänglighet har tvingat fram nya handelsvägar, både geografiskt och distributionstekniskt. Nuförtiden går enorma oljetankers i skytteltrafik över världshaven samtidigt som handelsinstituten bedriver handel med dess last. Dagens nyckelord har blivit snabbhet, tillgänglighet och effektivitet.

I detta arbete har fokus lagts på sjötransporten som medel för handel och speciellt ett instrument som är nära förbundet med sjötransporten, nämligen stoppningsrätten.

I detta avsnitt skall emellertid tre beståndsdelar i den internationella handeln närmare studeras som har betydelse för förståelsen av stoppningsrätten under godstransport i området mellan köprätt och transporträtt. Dessa beståndsdelar är sjötransporten, fraktförhållandet samt konossementet.

## 3.2 Sjötransporten

Sjötransporten är en del inom de olika transportsätten som av förklarliga skäl har funnits längst.

En gammal tes stadgar att sjöfarten skall vara fri, dvs. att fartyg hemmahörande var som helst skall kunna konkurrera om tillgängliga laster runt om på jorden. Denna tes gynnade enbart etablerade sjöfartsnationer och nuförtiden bygger konkurrensen på en lastfördelning som t.ex. gör att exportlast förbehålls exportlandets tonnage, särskilda avgifter läggs på utländskt tonnage och fraktrabatter ges till importör/exportör som tillämpar det egna landets tonnage.<sup>99</sup> Med tonnage menas ett fartygs storlek eller lastförmåga.

Sjöfarten har utvecklats till att vara det främsta transportslaget när det gäller att transportera stora kvantiteter över stora avstånd. Bulkvaror såsom olja och spannmål samt containertransporter utgör idag självklara sjötransporter. Med den typ av last som skeppas över haven uppkommer också stora risker för t.ex. miljökatastrofer och andra omfattande olyckor. Med anledning av dessa risker samt det faktum att en sjötransport innefattar stora kostnader har ett omfattande regelverk utarbetats genom tiden.

---

<sup>99</sup> Gorton, Transporträtt, s 33 f.

Exempel på nationella och internationella regelverk är; de nordiska sjölagarna, Haag-Visby reglerna, Hamburg reglerna samt den brittiska Carriage of goods by sea act.

### 3.3 Fraktförhållandet

Utgångspunkten i detta arbete är ett säljare - köpare förhållande. Dock måste det gods som sålts ofta transporteras och detta medför att en fraktförare kommer in i bilden. Det skall dock betonas att det endast är parterna i köpeavtalet som kan utöva stoppningsrätten.

Med fraktförare avses den person som ombesörjer transporten och beroende på vad för slags sjötransport det handlar om benämns fraktföraren olika.

Vid styckegodstransport benämns fraktföraren transportör.<sup>100</sup> Vid hel- eller delbefraktning, dvs. där avtalet avser hela fartyget, benämns fraktföraren befraktare.<sup>101</sup>

I den fortsatta framställningen kommer termen fraktförare att användas oavsett vad för slags sjötransport det handlar om då endast de principiella riktlinjerna för fraktförhållandet skall beskrivas i detta avsnitt.

Som nämnts i början av detta avsnitt kommer fraktavtalet att bestå av ett trepartsförhållande; avsändare/fraktförare/mottagare, där säljaren eller köparen ibland kan uppträda som både avsändare och mottagare.<sup>102</sup> I praktiken tillkommer fler personer, dock inte parter i fraktavtalet, till transportsituationen nämligen agenter och mäklare. Dessa personer har informativa, förmedlande och samordnande funktioner.<sup>103</sup> Deras ställning och funktioner kommer inte att utvecklas närmare.

Hur fraktavtalet skall utformas, t.ex. när risken för godset övergår, priset och betalning för transporten, vem som skall göra vad etc. bestäms av det underliggande köpeavtalet. Detta medför att köpeavtalet styr de olika konsekvensavtalen såsom fraktavtal, försäkringsavtal m.m.<sup>104</sup> I köpeavtalet framgår också villkor angående frakten. Frakt är den ersättning som utgår i samband med transporten. Frakten betalas oftast per viktenhet eller per annan enhet eller på s.k. lump-sum basis, dvs. totalbelopp för lasten.<sup>105</sup>

Slutligen skall nämnas något om fraktförarens ansvar. Fraktföraren har bl.a. ett redovisningsansvar som bygger på att han tar emot godset och skall då lämna ett transportdokument som kvittens på att godset är mottagit. Vidare har fraktföraren givetvis ett utlämningsansvar om de korrekta dokumenten presenteras för honom samt ett dröjsmåls-, uppgifts- och vårdansvar.<sup>106</sup> Köparen och säljaren kan fritt avtala i köpeavtalet om risk-

---

<sup>100</sup> Se SjöL 13:1.

<sup>101</sup> Se SjöL 14:1, Johansson s 253, Gorton s 192-193.

<sup>102</sup> Gorton, Transporträtt, s 38.

<sup>103</sup> Gorton, Transporträtt, s 40.

<sup>104</sup> Gorton, Transporträtt, s 63.

<sup>105</sup> Gorton, Transporträtt, s 70.

<sup>106</sup> Gorton, Transporträtt, s 88.

och ansvarsfördelningen dem emellan medan fraktförarens olika ansvar bygger på tvingande regler.<sup>107</sup>

## 3.4 Konossementet

### 3.4.1 Inledning

Konossementet är ett transportdokument som är unikt för sjötransporten. Dess popularitet bygger på konossementets karaktär av omsättningspapper, dock har utbredningen av andra transportdokument såsom sjöfraktsedeln ökat på konossementets bekostnad.<sup>108</sup> För att knyta an till stoppningsrätten så utgör konossementet en faktor som gör att det uppstår en diskrepans mellan stoppningsrätten i köplagen och sjölagen.<sup>109</sup> Nedan skall ges en beskrivning av konossementet med utgångspunkt i den svenska sjölagen.

### 3.4.2 Definition

Utifrån en legaldefinition<sup>110</sup> kan man urskilja tre drag hos konossementet:

- Bevis om ett avtal om sjötransport.
- Att fraktföraren har tagit emot eller lastat det angivna godset (kvittofunktionen).
- Ett dokument som representerar godset och där godset endast kan fås ut mot återställande av konossementet.

I sjölagen skiljer man mellan tre olika konossement. Ett ombordkonossement definieras som ett dokument som utfärdats då godset lastats ombord på fartyget<sup>111</sup> medan ett mottagningskonossement betecknas som ett dokument som utfärdats då godset tagits emot av fraktföraren för transport.<sup>112</sup> Vidare talas det i sjölagen om genomgångskonossement<sup>113</sup> som används vid genomgångstransport, dvs. när transporten omfattar flera på varandra följande sjötransporter under samma konossement.

### 3.4.3 Konossementet som ett bevis på ett avtal om sjötransport

När säljaren skall transportera sina varor med en sjötransport så ingår han ett avtal med fraktföraren där de olika villkoren för transporten fastställs. Detta avtal ingås tidsmässigt före ett konossement utfärdas. På grund av detta är det allmänt accepterat att de transportvillkor som finns på baksidan av

---

<sup>107</sup> Se SjöL 13:24-41 och 14:19, 27-31, 35, 36 angående transportörens ansvar.

<sup>108</sup> Se avsnitt 6.2 för en beskrivning av sjöfraktsedeln.

<sup>109</sup> Se avsnitt 5.

<sup>110</sup> SjöL 13:42.

<sup>111</sup> SjöL 13:44.

<sup>112</sup> SjöL 13:44.

<sup>113</sup> SjöL 13:43.

konossementet endast utgör ett bevis om det ursprungliga transportavtalet mellan säljaren och fraktföraren. Av detta följer att i förhållandet mellan fraktföraren och en godtroende förvärvare av konossementet så är villkoren i konossementet angående transportavtalet slutgiltiga och fraktföraren kan inte bevisa motsatsen.<sup>114</sup>

### 3.4.4 Konossementet som ett kvitto på emottagit gods

Eftersom konossementet skall representera godset och en köpare i regel ej har någon möjlighet att inspektera godset förrän det har kommit honom till handa så är det av största vikt att det förekommer en korrekt beskrivning av godset i konossementet. Uppgifter som måste tas med i konossementet är bl.a. vikt och mängd, godsets art, nödvändiga identifikationsmärken m.m.<sup>115</sup> När säljaren levererat godset till fraktföraren och upplyst honom om godset är det på fraktförarens ansvar att inspektera godset.<sup>116</sup> Om fraktföraren finner att godset är i *apparent good order and condition* så skall han utfärda ett rent konossement.<sup>117</sup>

Fraktförarens undersökningsplikt är i många fall illusorisk. Vad gäller containertransporter har fraktföraren oftast inga som helst möjligheter att inspektera godset inne i containern såvida han ej själv lastat containern. Av detta följer att det är viktigt att klargöra att när konossementet stadgar att godset är i *apparent good order and condition* så skall detta skiljas från godsets *actual condition*. Köparen måste alltså till viss del vara på sin vakt vad gäller beskrivningen i konossementet.<sup>118</sup>

### 3.4.5 Konossementet som ett dokument som representerar godset

Ett av huvudsyftena med konossementet är att innehavaren skall kunna överlåta godset när det är under transport genom att överlåta konossementet. Det är denna omsättningsbarhet (negotiabla karaktär) som skiljer konossementet från andra transportdokument. Denna omsättningsbarhet möjliggörs av att ett innehav av konossementet skall vara likvärdigt med ett innehav av det gods konossementet representerar. Det är endast den angivne mottagaren eller innehavaren av konossementet som är berättigad att få ut godset på destinationsorten.<sup>119</sup>

---

<sup>114</sup> Schmitthoff s 289, SjöL 13:49.

<sup>115</sup> SjöL 13:46.

<sup>116</sup> SjöL 13:48.

<sup>117</sup> Schmitthoff s 285. Se även Gorton, Transporträtt, s 77.

<sup>118</sup> Ramberg, International Commercial Transactions, s 66 f.

<sup>119</sup> SjöL 13:52.

### 3.4.6 Konossementets rättsliga karaktär

Konossementet kan ställas till innehavaren, till viss man, till viss man eller order eller till viss man icke till order. De tre första typerna är löpande konossement och det sista ett icke löpande rektakonossement (med anledning av den s.k. rektaklausulen, icke order). De löpande konossementen är omsättningsbara och skall i princip rättsligt betraktas som löpande skuldebrev och andra löpande handlingar.<sup>120</sup>

För att avgöra vilka rättsverkningar konossementet för med sig är det lämpligt att betrakta det löpande skuldebrevets rättsverkningar. Det kan sägas att det löpande skuldebrevet har fem huvudsakliga rättsverkningar.

Dels är det enligt SkbrL 21 § ett prestationspapper. Denna egenskap rör borgenärens aktivlegitimation. Borgenären har således inte rätt att fordra betalning om han inte företer skuldebrevet för anteckning i samband med delbetalning eller för återställande vid slutbetalning. Den aktuella egenskapen medför också ett skydd för gäldenären i den meningen att han kan avvisa alla som inte företer skuldebrevet och på så sätt minska risken för att betala till fel person.<sup>121</sup>

Dels är det löpande skuldebrevet enligt SkbrL 19 § ett legitimationspapper. Här handlar det om borgenärens passivlegitimation. En gäldenär som är i god tro kan med befriande verkan betala till den som företer skuldebrevet.<sup>122</sup>

Vidare kan ett löpande skuldebrev betecknas som ett värdepapper i teknisk mening. Denna egenskap berör också borgenärens passivlegitimation. Gäldenären kan, med beaktande av vissa reservationer i SkbrL 20 §, med befriande verkan betala till tidigare innehavare av skuldebrevet som före betalningen avhänt sig skuldebrevet.<sup>123</sup>

Det löpande skuldebrevet är även enligt SkbrL 15 § ett negotiabelt värdepapper. Här handlar det om gäldenärens rätt att gentemot en förvärvare av ett löpande skuldebrev som är i god tro göra gällande invändningar som kan sägas grunda sig på gäldenärens förhållande till överlåtaren, dvs. den tidigare borgenären.<sup>124</sup>

Slutligen är de löpande skuldebreven enligt SkbrL 13 och 14 §§ s.k. invindikabla papper. Denna egenskap handlar om överlåtarens legitimation. En godtroende förvärvare, som fått värdepappret i sin besittning, gör ett exstinktivt förvärv av detta.<sup>125</sup>

---

<sup>120</sup> Gorton, Rättsliga ramar, s 225 f.

<sup>121</sup> Rodhe, Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt i Festschrift till Henrik Hessler, s 370, Rodhe, Handbok i sakrätt, s 10 samt Nial, Om aktiebrev, s 2 ff.

<sup>122</sup> Rodhe, Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt, s 370, Rodhe, Obligationsrätt, s 140 samt Nial aa s 2 ff.

<sup>123</sup> Rodhe, Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt, s 370 samt Nial aa s 2 ff.

<sup>124</sup> Rodhe, Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt, s 370 samt Nial aa s 2 ff.

<sup>125</sup> Rodhe, Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt, s 371 samt Rodhe, Handbok i sakrätt, s 37 f.

Något bör i sammanhanget sägas om termen invindkabilitet. Rodhe menar att termen inte är heltäckande i det avseende att den inte avser täcka ett vindikationsanspråk som förste förvärvaren vid dubbelöverlåtelse riktar mot den andre förvärvaren. Rodhe myntade i samband med detta två delvis nya termer, nämligen allmänt invindikabla papper och papper med invindikabilitet vid dubbelöverlåtelse. Utifrån denna indelning av begreppet invindikabilitet kan det fastställas att det löpande skuldebrevet och således också konossementet är både ett allmänt invindikabelt papper och ett papper med invindikabilitet vid dubbelöverlåtelse.<sup>126</sup>

Vidare blir en förvärvare av ett löpande konossement skyddad mot överlåtarens borgenärer genom att få konossementet i sin besittning. Detta följer av en analog tillämpning av SkbrL 22 §.<sup>127</sup> Härav följer även att en förvärvare av konossementet skall kunna lita på de uppgifter som är införda i konossementet och detta skall enligt Ramberg ses som en motsvarighet till det skydd som SkbrL 22 § ger en godtroende förvärvare av ett löpande skuldebrev.<sup>128</sup> Vidare följer att det krävs ett faktiskt innehav (omedelbar besittning) av ett konossement för att kunna överlåta det.

---

<sup>126</sup> Rodhe, Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt, s 371.

<sup>127</sup> Håstad, Sakrätt avseende lös egendom, s 252.

<sup>128</sup> Ramberg, Festskrift tillägnad Kurt Grönfors, s 364.



# 4 Sakrättsliga frågor

## 4.1 Inledning

I detta avsnitt skall frågor av sakrättslig natur beröras. När säljaren utnyttjar sin stoppningsrätt kan det uppstå två olika slags sakrättsliga konflikter. Dels hur säljarens stoppningsrätt står sig i förhållande till äganderättsförvärv från köparen av en tredje man och dels hur säljarens stoppningsrätt står sig i förhållande till säkerhetsrätter i godset med anledning av transporten.

## 4.2 Stoppningsrätt kontra äganderättsförvärv

Grundsituationen är att säljaren (A) utövar sin stoppningsrätt gentemot den ursprunglige köparen (B) som i sin tur säljer godset till en ny förvärvare (C). Står sig A:s stoppningsrätt gentemot C:s förvärv?<sup>129</sup> Frågeställningen får olika lösningar beroende på var godset befinner sig.

När A har godset i sin omedelbara besittning uppstår inga problem. A:s stoppningsrätt står sig mot såväl B som C eftersom den senare inte fått godset i sin omedelbara besittning. A:s rätt gentemot B kan alltså inte utsläckas på den grunden att C har förvärvat godset från B utan att ha fått det överlämnat till sig.<sup>130</sup>

Om godset har överlämnats till den ursprunglige köparen (B) så förlorar A sin stoppningsrätt.<sup>131</sup> A kan då inte heller göra sin stoppningsrätt gällande mot C. Detta torde också vara fallet då A lämnar över godset till C eftersom C då kan sägas vara en tredje man som innehar godset för B. A har då förlorat sin stoppningsrätt gentemot B och följaktligen också mot C.<sup>132</sup>

När godset befinner sig hos tredje man måste det fastställas för vem av A eller B den tredje mannen innehar godset. Detta är avgörande för om A skall ha stoppningsrätt och således separationsrätt i förhållande till B.

För att fastställa för vem, A eller B, som den tredje mannen innehar godset för måste det avgöras om den tredje mannen har ett utlämningsansvar gentemot B. I NJA 1929 s 64 stadgas att det inte räcker med att köparen vidareförsäljer godset för att ett utlämningsansvar för tredje man skall anses föreligga. Ytterligare någon yttre omständighet måste till. Exempelvis att nyttjanderätten till det området där godset finns överlåts samtidigt med godset.<sup>133</sup> Om det fastställs att det föreligger ett utlämningsansvar för tredje man gentemot köparen så betyder detta att tredje mannen innehar godset för

---

<sup>129</sup> Johansson s 389.

<sup>130</sup> Johansson s 389.

<sup>131</sup> Se avsnitt 2.6.2 samt Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt, s 170. Jfr även NJA 1985 s 879.

<sup>132</sup> Johansson s 390.

<sup>133</sup> Johansson s 391, NJA 1927 s 513 samt NJA 1991 s 564.

B:s räkning. Detta medför, som nämnts ovan, att A förlorar sin stoppningsrätt gentemot B och således också gentemot C.

En annan möjlighet angående B:s sakrättsliga skydd är att tredje man underrättas, s.k. denuntiation,<sup>134</sup> av överlåtaren (B) eller förvärvaren (C) om att tredje man skall inneha godset för B:s räkning. Detta är viktigt eftersom en enkel denuntiation inte ger samma verkan som ett överlämnande och således inte släcker A:s stoppningsrätt. Det krävs alltså att denuntiationen klart stadgar att tredje man innehar godset för B:s räkning.<sup>135</sup>

Slutligen den situationen att B vidareförsäljer godset under ett konossement. Det skall först påminnas att A:s stoppningsrätt inte försvinner om A överlämnar ett konossement till B.<sup>136</sup>

När en tredje man (C) i god tro förvärvar ett konossement av B så försvinner A:s stoppningsrätt gentemot C.<sup>137</sup> Konossementets representativa funktion slår i denna situation igenom och sägs vila på principen att konossementets karaktär skall för innehavaren innebära en självständig rätt gentemot fraktföraren som inte har med den tidigare innehavarens rätt att göra.<sup>138</sup>

Tredje mans goda tro skall för det första innebära att han inte borde ha insett att vissa omständigheter förelåg, dvs. normalt godtroskrav enligt svensk rätt, samt för det andra att den goda tron skall avse själva stoppnings utövande, dvs. att A faktiskt har stoppat godset gentemot B.<sup>139</sup>

### 4.3 Stoppningsrätt kontra säkerhetsrätt i godset

Detta avsnitt behandlar frågan huruvida säljarens stoppningsrätt begränsas av en säkerhetsrätt i godset. Avsnittet kommer endast att behandla sjöpanträtt i last och retentionsrätt.<sup>140</sup> Vidare kommer endast övergripande riktlinjer att beskrivas.

Regler om sjöpanträtt i last finns i SjöL 3:43. Här stadgas att sjöpanträtt i last gäller till säkerhet för; fordringar avseende bärgarlön och gemensamt haveri eller fordringar som skall beräknas enligt samma grunder. Vidare ges transportör, bortfraktare eller befälhavare sjöpanträtt för fordringar som uppstått på grund av att legalfullmakt enligt sjölagen använts för lastens behov eller försäljning samt för fordringar som uppstått på grund av fraktavtalet om de kan göras gällande mot mottagaren.

Reglerna om retentionsrätt<sup>141</sup> innebär att fraktföraren inte har någon skyldighet att lämna ut godset om mottagaren inte betalar vad han är skyldig

---

<sup>134</sup> Håstad, Sakrätt avseende lös egendom, s 229 f, Mellqvist & Persson, Fordran & skuld, s 170 f, 179 f.

<sup>135</sup> Johansson s 392.

<sup>136</sup> Håstad s 179 samt Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt, s 170 och KöpL 61 § 2 st. samt SjöL 13:57 1 st.

<sup>137</sup> SjöL 13:57 2 st. samt Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt, s 171.

<sup>138</sup> Johansson s 394.

<sup>139</sup> Johansson s 394.

<sup>140</sup> Håstad s 348 f.

<sup>141</sup> Se SjöL 13:20 samt 14:25.

angående frakt eller andra fordringar för vilka fraktföraren har sjöpanträtt.<sup>142</sup> Det är alltså fråga om en rätt att kvarhålla egendom till säkerhet för fordran.<sup>143</sup>

Vidare gäller gemensamt för sjöpanträtten och retentionsrätten att de endast kan göras gällande när den aktuella fordringen har förfallit samt att det som skall säkras måste vara konnex, dvs. det måste finnas ett normalt samband mellan fordringen och den egendom som skall hållas inne.<sup>144</sup>

Generellt gäller att säljarens stoppningsrätt har prioritet före panträtt i godset. Skälet är enligt Svante Johansson att säljarens behov av stoppningsrätt anses väga tyngre än panthavarens panträtt. Detta beror på att stoppningsrätten inte skall upphöra under själva transporten, dvs. skyddet för en bestående position väger i vissa fall tyngre än en rätt som inträffar senare (panträtt i last).<sup>145</sup>

Dock slår inte stoppningsrätten ut retentionsrätten för t.ex. fraktföraren om denne lagt ner kostnader för godset. Skälet för detta är att den värdeökning som sker hos godset normalt skall tillfalla den som betalar för godset, dvs. köparen. När stoppningsrätten utnyttjas är det säljaren som kan tillgodogöra sig värdeökningen i godset. Säljaren måste i detta fall följaktligen betala värdeökningen om han vill få ut godset.<sup>146</sup>

---

<sup>142</sup> Johansson s 399 f.

<sup>143</sup> Rodhe, Handbok i sakrätt, s 443 f.

<sup>144</sup> Johansson s 412, 415, Håstad s 351.

<sup>145</sup> Johansson s 422.

<sup>146</sup> Johansson s 424.

# 5 Diskrepansen mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st.

## 5.1 Inledning

Diskrepansen mellan köplagen och sjölagen med avseende på stoppningsrätten uppkommer på grund av att stoppningsinstitutet spänner över flera rättsområden som inte är synkroniserade med varandra i stoppningsrättsligt hänseende.

Rent konkret är inte diskrepansen mellan köplagen och sjölagen avseende stoppningsrätten komplicerad. KöpL 61 § 2 st. ger en säljare en rätt att stoppa godset under transport även om köparen fått transportdokumentet i sin besittning medan SjöL 13:57 2 st. berövar säljaren denna rätt om en godtroende tredje man fått konossementet i sin besittning. Att notera är att sjölagens reglering endast tar sikte på konossementet.

Den något märkliga händelse kan alltså inträffa att säljaren i en säljsituation kan utnyttja sin stoppningsrätt när transportdokumentet utgörs av t.ex. en sjöfraktsedel och detta transportdokument har överlämnats till köparen men säljarens stoppningsrätt försvinner om transportdokumentet utgörs av ett konossement som överförs till en tredje man. Detta innebär att konossementet är en faktor som har avgörande betydelse i diskrepansproblematiken.<sup>147</sup>

KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 § 2 st. bygger på olika ändamål och har utvecklats i olika riktningar inom handelns område. När två olika regleringar verkar inom samma område men ändamålsenligt drar åt olika håll uppstår följaktligen ett problem avseende det rättsinstitut, som så att säga, hamnar i kläm i den skärningspunkt som uppstår mellan regleringarna.

I detta avsnitt skall diskrepansen mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. avseende stoppningsrätten allmänt beskrivas och diskuteras medan mera konkreta effekter av diskrepansproblematiken beskrivs och diskuteras i avsnitt 6.

## 5.2 Problemets karaktär

Problemet med diskrepansen mellan köplagen och sjölagen bottnar i den avvägningssproblematik som finns mellan köprätten och transporträtten.

Avvägningen görs mellan det transporträttsliga systemets funktionsduglighet och den materiellt berättigade partens krav på att få sin rätt tillgodosedd enligt köprätten.<sup>148</sup>

---

<sup>147</sup> Se avsnitt 5.3 och 6.3 angående diskussion om konossementet i samband med diskrepansproblematiken. Det skall även påpekas att en sjöfraktsedel inte är ett negotiabelt instrument likt konossementet men detta förtar inte konossementets betydelse i diskussionen.

<sup>148</sup> Johansson s 444.

Säljaren, i egenskap av avsändare, måste således vara säker på att vederlagsrisken inte blir för hög, dvs. det måste krävas att avsändaren kan lita på att ingen kan blanda sig i transporten och t.ex. omdestinera den. På den motsatta sidan finns gods- och finansintressen inom transportnäringen som har olika vederlagsrisker att säkra.<sup>149</sup>

En säljare är materiellt berättigad att få utöva sin stoppningsrätt under transport enligt KöpL 61 § 2 st., trots att transportdokumentet kommit i köparens hand, för att säkra sin egendom medan SjöL 13:57 § 2 st. berövar samma säljare denna rätt på grund av att handelns omsättningsintresse skall gynnas. En orättvisa kan tyckas, men det är olika intressen som är motstridiga och lagstiftaren har valt att göra den avvägningen som föreligger på grund av att de enskilda parterna antas gynnas i omsättningens intresse.<sup>150</sup> Utifrån detta synsätt framkommer problemets karaktär av ett avvägningsproblem tydligt.

Vad som nu skall diskuteras är om dessa avvägningar är rimliga och vad dess ändamål är. Frågor som skall tas upp i diskussionen är bl.a. på vilka grunder lagstiftaren låtit stoppningsinstitutet stå tillbaka för konossementets verkningar samt hur stoppningsrätten kan och bör uppfattas när den måste verka i denna, för stoppningsrätten, oförenliga miljö.

## 5.3 Diskussion rörande diskrepansproblematiken

I doktrinen har Tiberg pläderat för den ståndpunkten att transporträtten självt måste bestämma hur mycket den vill medge genomslag av de köprättsliga reglerna.<sup>151</sup>

Tiberg menar vidare att om man skulle ge stoppningsmeddelandet omfattande transporträttsliga verkningar skulle detta medföra allvarliga konsekvenser för konossementets gångbarhet samt att stoppningsrätten knappast har någon motsvarighet i verkligheten och att det är konossementet som i praktiken bestämmer vem som skall ha rätt att kräva ut godset.<sup>152</sup>

Dessa uttalanden tar närmast sikte på SjöL 13:57 2 st. och får ses i sitt sammanhang, dvs. Tibergs sympati för transporträtten.

Med dessa utgångspunkter i åtanke har lagstiftaren valt att låta konossementet dra det längsta strået i avvägningsduellen. Lagstiftaren har valt att skapa en specialregel<sup>153</sup> till skydd för konossementets värde som omsättningspapper som slår ut de rättigheterna en säljare har genom köplagens stoppningsinstitut.<sup>154</sup>

De avvägningar som gjorts till den allmänna omsättningens fördel pekar på konossementet som någon slags ovärderlig beståndsdel medan stoppningsrätten helst inte skall utmana sjötransportens skyddsling.

---

<sup>149</sup> Johansson s 443.

<sup>150</sup> Jfr GodtrosL 1 §.

<sup>151</sup> Tiberg i Festskrift till Sundberg s 414.

<sup>152</sup> Tiberg i SvJT 1993 s 552, 558.

<sup>153</sup> SjöL 13:57 2 st.

<sup>154</sup> Se Grönfors i kommentar till sjölagen, s 317.

Dessa avvägningar till fördel för konossementet som ligger till grund för SjöL 13:57 2 st. är tämligen omoderna. De infrastrukturer som ligger till grund för de traditionella konossementfunktionerna har avsevärt förändrats. Det är främst tidsaspekten och säkerhetsaspekten i dagens transportnäring som har föranlett att konossementet har rubbats i sina grundegenskaper i samband med den praktiska hanteringen.<sup>155</sup>

De minskade transporttiderna tillsammans med ändringar på kommunikationsteknikens område har medfört att det måste ställas krav på nya rutiner angående transportdokumenten. Detta har medfört att konossementets betydelse som representant för godset har tappat avsevärt och behoven av de negotiabila dokumenten kan generellt väntas avta i framtiden.<sup>156</sup>

Denna minskning av varurepresentativa transportdokument, såsom konossementet, kan också förklaras av det ökande bruket av olika kreditvillkor som reducerar behovet av att kunna omsätta varan under transport.<sup>157</sup>

Angående de minskade transporttiderna har Ramberg menat att om fartyg ofta ankommer till destinationshamnen innan konossementet finns tillgängligt där, så leder detta till att konossementsystemet helt enkelt kommer att upphöra.<sup>158</sup>

Grönfors har betecknat dessa konossementfientliga fenomen som "the bill of lading crisis".<sup>159</sup>

Denna kris för konossementet har föranlett att andra transportdokument såsom sjöfraktsedeln har kommit att ta över i dagens sjötransporter.<sup>160</sup>

Dock är konossementet med sin negotiabila karaktär ett instrument som även berör tredje man. Att tredje mans intressen inte äventyras, dvs. det kan vara säkert att ett innehav av konossementet är lika med ett innehav av det gods som konossementet representerar,<sup>161</sup> har ansetts gynna den allmänna omsättningens intresse mer än den enskilda partens rätt att skydda sina rättigheter genom stoppningsinstitutet. Man kan utifrån detta knyta an till Tiberg som ju menar att konossementets gångbarhet allvarligt skulle äventyras om stoppningsrätten finge inkräkta på dess domäner.<sup>162</sup>

Konossementet har således trumf på hand när det gäller avvägningssproblematiken, men med "the bill of lading crisis" i åtanke kan man fråga sig om inte det är dags att se över regleringen i SjöL 13:57 2 st. utifrån dagens handelsklimat.

Vad gäller stoppningsrättens roll får den anses utgöra en mer partsinriktad skapelse. Här är det inte fråga om att olika tredje mäns och således hela omsättningens intresse står på spel utan stoppningsrätten får tjäna som en säkerhetsventil för främst säljaren när något går snett angående köparens prestationsmöjligheter. Visst, det ligger i omsättningens intresse att en

---

<sup>155</sup> Grönfors, Towards Sea Waybills and electronic bills of lading, s 19.

<sup>156</sup> SOU 1990:13 s 67.

<sup>157</sup> Selvig, Fra kjøprettens og transportrettens grenseland, s 16.

<sup>158</sup> Ramberg i Festskrift till Grönfors, s 368.

<sup>159</sup> Grönfors i SvJT 1990 s 246 samt Grönfors, Towards Sea Waybills and electronic bills of lading, s 19 ff.

<sup>160</sup> Se avsnitt 6.2 för en diskussion om sjöfraktsedelns jämförelse med konossementet och effekterna härav.

<sup>161</sup> Jfr Ramberg i festskrift till Grönfors, s 364.

<sup>162</sup> Se föregående sida.

enskild part inte skall behöva förlora sin egendom, men detta skyddsintresse har ansetts ha lägre prioritet i avvägningsdebatten än handelns omsättningsintresse.

Johansson menar vidare att stoppningsinstitutet även det måste anses vara ett tämligen föråldrat instrument för säkring av vederlagsrisker i en transportsituation med tanke på andra faktorer såsom olika betalningsvillkor, t.ex. förskottsbetalning, remburs, CAD- och COD villkor.<sup>163</sup> Detta gör att stoppningsrätten bedöms som obehövlig i många situationer.<sup>164</sup>

Dock behövs stoppningsrätten i de situationer där säljaren och köparen i en affärsrelation lämnar kredit utan säkerhet på grunder av en ömsesidig förlitan på varandra. De nämnda betalningsrutinerna utgör också en inte obetydlig kostnad för parterna varför det kan vara förmånligare att förlita sig på ett rättsinstrument såsom stoppningsrätten.<sup>165</sup>

Vidare utgör stoppningsrätten ett nödvändigt och berättigat komplement till både detentionsrätten och hävningsrätten vid befarat avtalsbrott.<sup>166</sup>

Under alla förhållanden måste stoppningsrätten dock utformas efter de kommersiella realiteter som ligger till grund för fördelningen av de risker som uppkommer i en handelssituation.<sup>167</sup>

Både konossementet och stoppningsrätten är således två rättsinstrument som kan vara på nedgång. Dock är de i allra högsta grad verksamma och får behandlas därefter.

Det avgörande är dock att kommersiella hänsyn tas när de olika avvägningarna görs mellan köprättens intressen och transporträttens intressen. Dessa hänsyn har tagits en gång i tiden men det är ett annat handelsklimat idag och en revidering kanske skulle vara på sin plats.

Som läget är i dagens situation har det inte framkommit något de lege lata som skulle tyda på en lösning av diskrepansproblematiken utan man får acceptera att lagstiftaren, under vissa omständigheter, valt att sätta omsättningsintresse framför den enskilda partens skyddsintresse.

Vad man istället får göra är att analysera de konkreta effekter som följer av diskrepansproblematiken och utifrån detta se om det rent praktiskt är ett problem eller ej. Denna diskussion skall föras nedan under avsnitt 6.

---

<sup>163</sup> Cash Against Documents (CAD), Cash On Delivery (COD).

<sup>164</sup> Johansson s 445.

<sup>165</sup> Johansson s 445.

<sup>166</sup> Johansson s 446, jfr KöpL 10 och 62 § §. Rodhe betecknar detentionsrätten som en rätt för en borgenär att hålla inne sin egen prestation om gäldenären underlåter att uppfylla sin del av avtalet, Rodhe, Obligationsrätt, s 391.

<sup>167</sup> Johansson s 452.

# 6 Effekter av diskrepansproblematiken

## 6.1 Inledning

I det föregående avsnittet fördes en allmän diskussion om diskrepansen mellan köplagen och sjölagen med avseende på stoppningsrätten. Det framkom i det avsnittet att problemet har karaktären av ett avvägningsproblem mellan köprättens intressen och transporträttens intressen, dvs. mellan det transporträttsliga systemets funktionsduglighet och den materiellt berättigade partens krav på att få sin rätt tillgodosedd enligt köprätten.<sup>168</sup>

Vidare framkom att lagstiftaren valt att låta omsättningens intresse gå före den enskilda partens skyddsintresse.<sup>169</sup>

I detta avsnitt skall de konkreta effekterna av diskrepansen mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. allmänt beskrivas och diskuteras. Syftet är att se hur olika parter och instrument i de olika köpsituationerna påverkas och på så sätt avgöra om diskrepansproblematiken är ett praktiskt problem.<sup>170</sup> Fokus kommer att ligga på säljaren och konossementsystemet.

## 6.2 Effekter för säljaren

Vad som först skall poängteras är att diskussionen i detta och nästa avsnitt inte bygger på några empiriska undersökningar utan förs på en rent teoretisk nivå.

De antaganden om säljaren och effekterna härav som skall diskuteras är bl.a. att säljaren är mindre benägen att transportera under ett konossement på den grunden att hans stoppningsrätt faller bort om en godtroende tredje man förvärvar konossementet. Vidare att säljarens omkostnader i samband med transporten kan antas öka om säljaren väljer att skeppa under ett konossement på den grunden att han tvingas att teckna olika försäkringar för att skydda sig mot de ökade vederlagsriskerna.

Om en säljare vet att det finns en risk att hans egendom kan gå förlorad eller att egendomen inte kan inbringa ett vederlag på grund av att hans stoppningsrätt inte kan utnyttjas när den ursprunglige köparen överlåter konossementet till en godtroende tredje man så ökar naturligtvis säljarens ovilja att använda konossementet som transportdokument.

Detta får bl.a. till följd att säljaren tappar kunder och att vissa varor som har en tendens att omsättas flertalet gånger under en transport, t.ex. olja och

---

<sup>168</sup> Se avsnitt 5.2.

<sup>169</sup> Se även avsnitt 7.2.

<sup>170</sup> Hur allvarliga effekterna är samt om det de lege ferenda finns några lösningar skall diskuteras i avsnitt 7.2.



spannmål, kommer att utgöra en mindre bas för säljarens verksamhet. Rent kommersiellt är det alltså negativt att säljaren minskar sitt användande av konossementet som transportdokument.

Om inte säljaren använder sig av ett konossement kommer säkerligen en sjöfraktsedel att användas. En sjöfraktsedel är inte ett värdepapper och berättigar inte innehavaren att få ut godset. Dokumentet har snarast en bevisfunktion och skall karaktäriseras som ett kvitto.<sup>171</sup> Vidare är sjöfraktsedeln inte negotiabelt till sin natur i den meningen att sjöfraktsedeln inte representerar godset på det sätt som konossementet gör.<sup>172</sup> Problemet med detta är att eftersom sjöfraktsedeln inte är en negotiabel handling så kan den således inte sägas medföra någon spärrfunktion på det sättet som konossementet gör. Denna spärrfunktion tar sig uttryck som så att vid ett innehav av konossementets samtliga exemplar, s.k. full set, har innehavaren både positiv och negativ förfoganderätt medan innehav av endast ett exemplar medför negativ förfoganderätt.<sup>173</sup>

Att säljarens omkostnader vid transporten skulle öka då konossementet används som transportdokument följer av att säljarens vederlagsrisk följaktligen ökar. I de olika transportklausulerna som följer av INCOTERMS 2000 fördelas risken mellan säljaren och köparen på olika sätt. Denna riskfördelning tar dock sikte på lasten som sådan och berör inte säljarens tillkortakommande då hans rättigheter försvinner om hans stoppningsrätt faller bort. Säljaren kommer således att se sig nödgad att teckna egna försäkringar för den ökande vederlagsrisken. De ökade kostnaderna kan också komma från att säljaren tar ut ett högre pris för godset och således måste kompensera köparens eventuella minskning av sina orders med att söka upp fler köpare, dvs. säljarens transaktionskostnader ökar. Man kan dock tänka sig att säljaren eliminerar sin vederlagsrisk genom att använda sig av ett rembursförfarande. Utifrån kostnadsmässiga aspekter kan detta alternativ emellertid te sig ekonomiskt orationellt då avgifterna för ett dylikt förfarande kan vara mycket höga.

### 6.3 Effekter för konossementet

Att säljaren i allt mindre omfattning kommer att använda sig av konossementet medför naturligtvis att konossementet som rättsinstitut bleknar. Tillsammans med ”the bill of lading crisis” kan konossementet så sakteligen komma att försvinna helt.<sup>174</sup> Konossementsystemet har funnits i flera hundra år och kan sägas utgöra navet i sjötransporten. Under åren har handelns funktioner förändrats avsevärt. Dock har inte konossementet följt med denna utveckling. Detta får till följd att diskrepansproblematiken mellan köprätten och transporträtten slår extra hårt mot konossementet.

---

<sup>171</sup> Gorton, Transporträtt, s 78.

<sup>172</sup> Grönfors, Towards Sea Waybills and electronic documents, s 26.

<sup>173</sup> Se avsnitt 2.7.2.

<sup>174</sup> Se SOU 1990:13 s 67, Ramberg s 368 samt Grönfors i SvJT 1990 s 246.

I förlängningen blir det den allmänna omsättningens intresse som blir lidande. När inte konossementet används i lika stor utsträckning som tidigare på grund av säljarens olust att använda det samt de övriga problem som är förknippade med konossementet måste andra transportdokument användas. Sjöfraktsedeln ligger nära till hands.

Problemet med ett ökat användande härav är att sjöfraktsedeln, som nämnts, inte utgör ett negotiabelt instrument.<sup>175</sup> Handelns omsättning kommer således att minska istället för att öka. Följdeflekterna blir problem med olika betalningsarrangemang såsom rembursen samt en minskad försäljning av viktiga basvaror såsom olja och spannmål. Detta följer av att det idag inte finns något alternativ till konossementet vad gäller dess negotiabilitet. Skulle man dock utrusta exempelvis sjöfraktsedeln med negotiabilitet så uppkommer problem för säljaren att utnyttja sin stoppningsrätt. Ett svårlöst problem!

På andra sidan finns köparen som kan tänkas tappa kunder när det inte går att sälja vidare godset under transport på liknande sätt som under ett konossement.

Sammantaget kan man konstatera att handeln utgörs av ett nätverk där de olika beståndsdelarna påverkar varandra. Det kan sägas föreligga en form av systemrisk med diskrepansproblematiken som missgynnar den allmänna omsättningens intresse.

---

<sup>175</sup> Se avsnitt 6.2 för en beskrivning av sjöfraktsedeln.

# 7 Avslutande diskussion

## 7.1 Inledning

I förevarande uppsats har stoppningsrätten under godstransport med avseende på den diskrepansproblematik som föreligger mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. undersökts. Utgångspunkten har varit att de olika rättsområdena där stoppningsinstitutet verkar, köprätten och transporträtten, inte är synkroniserade i stoppningsrättsligt hänseende och att denna brist på synkronisering leder till att problem av praktisk natur uppstår när stoppningsrätten skall utövas.

Diskrepansen kommer till uttryck vid en jämförelse mellan KöpL 61 § 2 st. och SjöL 13:57 2 st. Enligt bestämmelsen i köplagen har en säljare rätt att utöva sin stoppningsrätt mot köparen trots att varan är under transport och att transportdokumentet har överlämnats till köparen. Enligt bestämmelsen i sjölagen faller säljarens stoppningsrätt bort om transportdokumentet, i det här fallet konossementet, har förvärvats av en godtroende tredje man, dvs. den ursprunglige köparen har vidare sålt godset när det befinner sig under transport genom att överlåta konossementet. Sjölagens bestämmelse i 13:57 2 st. tar endast sikte på konossementet varför det är konossementet i sig som har kommit att utgöra en huvudfaktor i diskrepansproblematiken.<sup>176</sup>

Problemet som framkommer utifrån detta har karaktären av ett avvägningsproblem. Den avvägning som föranleder problemet görs mellan det transporträttsliga systemets funktionsduglighet och den materiellt berättigade partens krav på att få sin rätt tillgodosedd enligt köprätten. Diskrepansproblematiken bottnar alltså i det faktum att lagstiftaren har låtit stoppningsinstitutet stå tillbaka för konossementets verkningar.<sup>177</sup>

Vad som skall diskuteras i det följande är bl.a. varför diskrepansproblematiken har uppkommit från början och hur allvarliga effekterna av diskrepansproblematiken för den internationella handeln egentligen är. Denna diskussion görs med hjälp av en rättspolitisk analys där uppkomsten av stoppningsrätten i köplagen och sjölagen beskrivs och diskuteras.<sup>178</sup> Diskussionen i detta avsnitt avslutas med en de lege ferenda diskussion om möjliga lösningar på diskrepansproblemet.<sup>179</sup>

Avsnitt 7 avslutas med en diskussion av normativ karaktär där det diskuteras om stoppningsinstitutet och konossementsystemet med utgångspunkt i dagen handelsklimat behöver revideras eller rent av slopas till förmån för ett mer ”up to date” system.<sup>180</sup>

---

<sup>176</sup> Se avsnitt 2.3.1 och 2.3.2.

<sup>177</sup> Se avsnitt 5.2.

<sup>178</sup> Se avsnitt 2.2.

<sup>179</sup> Se avsnitt 7.2.

<sup>180</sup> Se avsnitt 7.3.

## 7.2 Diskrepanspenomen – uppkomst, effekter och möjlig lösning

I detta avsnitt skall en diskussion föras om de rättspolitiska överväganden som gjorts i avvägningen mellan köplagen och sjölagen med avseende på stoppningsrätten. Syftet är att få en klarare bild av varför diskrepanspenomen har uppstått samt utröna om de effekter som uppkommer härav får särskilt praktiska konsekvenser för den internationella handeln eller enbart är av teoretisk natur och slutligen föra en diskussion om möjliga lösningar de lege ferenda.

Det skall framhållas att det historiska arbetet med stoppningsrätten har gjorts avskilt från varandra i köprättsligt respektive transporträttsligt hänseende och att det är först under senare tid, slutet på 1800-talet och framåt, som ett försök till synkronisering rättsområdena emellan har skett.

För att få en någorlunda heltäckande bild av stoppningsrättens rättspolitiska utveckling är det således viktigt att en historisk översikt görs.<sup>181</sup>

Som man kan konstatera utifrån den rättspolitiska exposén i avsnitt 2.2 så har stoppningsrätten i köprättsligt hänseende sedan början av 1800-talet motiverats med rättvis och skälighetshänsyn. Regeln har varit klart inriktad på att skydda den materiellt berättigade parten, dvs. säljaren, från kreditförluster.

Det i sjötransporten baserade konossementet fick från och med 1891 års sjölag till viss del ge sig i det avseendet att det uppstod en uppmjukning av konossementets funktion som representant av godset. Detta på grund av regeln i 166 § 1 st. 1891 års sjölag som stadgade att säljarens stoppningsrätt ej upphörde trots att konossementet överlämnats till köparen. Dock infördes i 166 § 2 st. en regel som stadgade att om en godtroende tredje man förvärvat konossementet så upphörde säljarens stoppningsrätt. Denna regel sägs vara ett skydd för konossementets funktion som omsättningspapper. Lagstiftaren har alltså gjort det valet att den allmänna omsättningens intresse måste gynnas och detta görs genom att tillmäta konossementet rättsverknningar som slår ut stoppningsrätten under förutsättning att det är en godtroende tredje man som förvärvat konossementet.<sup>182</sup>

Det är alltså utifrån denna avvägning som den aktuella diskrepanspenomen härstammar.

De effekter som kan förväntas uppstå utifrån denna diskrepanspenomen är bl.a. att säljaren är mindre benägen att använda ett konossement som transportdokument på grund av att han riskerar att förlora sin stoppningsrätt om en godtroende tredje man förvärvat konossementet samt att säljarens omkostnader i samband med försäljningen kan antas öka om ett

---

<sup>181</sup> Se avsnitt 2.2.

<sup>182</sup> Se avsnitt 2.3.2 angående kraven för ett godtrosvärv.

konossement används på den grunden att säljaren tvingas att teckna olika försäkringar som skydd för de ökade vederlagsrisker som kan uppstå.<sup>183</sup>

Vidare uppstår det givetvis effekter som drabbar konossementet. Att säljaren i allt mindre omfattning använder sig av konossementet får till följd att konossementet som instrument kommer så sakteligen att försvinna. Att detta blir effekten av regleringen i SjöL 13:57 2 st. tror jag inte att lagstiftaren hade tänkt sig. Det var ju tänkt att konossementet skulle vara det starkare instrumentet mellan stoppningsinstitutet och konossementet och på detta sätt gynna den allmänna omsättningen. Som det är nu kommer omsättningen istället att missgynnas eftersom det inte finns något alternativ till konossementet vad gäller dess negotiablera karaktär.<sup>184</sup>

Varor på de s.k. spot-marknaderna är ofta föremål för snabb och frekvent omsättning, framförallt under transport. Dessa bulkvaror såsom olja och spannmål omsätter enorma belopp varför en nedgång i handeln kan få betydande konsekvenser för världsekonomin. Effekterna av diskrepansproblematiken är alltså i allra högsta grad av praktisk natur.

Hur dessa effekter rent konkret har påverkat handeln då säljaren och konossementet drabbats är svårt att säga men faktum är att konossementet har varit på nedgång sedan 1960-talet och parterna i en köptransaktion använder sig numera av andra transportdokument såsom olika typer av sjöfraktsedlar, betalningsarrangemang såsom rembursen samt olika betalningsvillkor såsom CAD och COD villkor. Om detta har gjort att handeln har upplevt en nedgång är naturligtvis omöjligt att svara på. Men att problemet i allra högsta grad existerar är klart.

Finns det några lösningar de lege ferenda på diskrepansproblematiken?

Som jag ser det finns det två möjliga sätt att lösa problematiken på. Dock bidrar båda sätten till att konossementet som rättsinstrument är dömt till undergång.

Det första sättet är helt sonika att ta bort regeln i SjöL 13:57 2 st. så att säljarens stoppningsrätt kvarstår trots att en godtroende tredje man förvärvar konossementet. Det negativa med detta är att ingen skulle våga förvärva ett innehavarkonossement eftersom det finns en risk att den ursprunglige säljaren skulle ha en rätt att ta tillbaka godset. Denna lösning vänder således bara på problemet såtillvida att det nu blir säljaren som övertar en tredje mans fördelar till nackdel för den tredje mannen.

Det andra sättet är att ändra egenskaperna hos andra transportdokument såsom sjöfraktsedeln och göra detta instrument negotiabelt och varu-representativt för att på så sätt skapa ett likvärdigt komplement till konossementet. Detta skulle dock vara dödsstöten för konossementet och frågan är om inte lagstiftaren skulle ändra regeln i SjöL 13:57 2 st till att även gälla sjöfraktsedlar och andra transportdokument.

---

<sup>183</sup> Se vidare avsnitt 6.2 för effekterna för säljaren.

<sup>184</sup> Se vidare avsnitt 6.3 angående effekterna för konossementet samt avsnitt 6.2 för en beskrivning av sjöfraktsedeln.

Problemet för säljaren skulle således inte försvinna, hans stoppningsrätt skulle även i dessa fall troligen få stå tillbaka för tredje mans, och omsättningens, intresse.

### 7.3 Finns det plats för stoppningsinstitutet och konossementet i dagens handelsklimat?

Dagens handelsklimat kännetecknas av hypersnabba transporter, främst flyg och väg samt järnvägstransporter, och sekunds snabb informationsöverföring samt mer eller mindre vattentäta betalningssystem. Med det ökade användandet av containertransporter inom sjönärningen har även sjötransporten kommit att innebära ett konkurrenskraftigt alternativ tidsmässigt till andra transportslag. En containertransport kan t.ex. idag klara sträckan Sverige – Nordamerika på under en vecka och har därigenom utvecklats till en högeffektiv transportmaskin, både i tids- och kostnadseffektivt hänseende.<sup>185</sup>

Utifrån detta kan man fråga sig om två rättsinstrument som har sitt ursprung i en tid då handelsklimatet var fundamentalt annorlunda har en plats i dagens handelsklimat.

Som tidigare har framkommit i denna uppsats omgärdas konossementet av betydande problem som kan betecknas som ”the bill of lading crisis”.<sup>186</sup> Denna ”kris” har uppkommit på grund av att konossementet inte har uppdaterats i sina funktioner och egenskaper trots att utvecklingen på handelns område avsevärt har förändrats. Konossementet bygger på en pappershantering som fungerade bra långt tidigare och att fortsätta att basera handeln på konossementet i dagens elektroniska värld får anses som en aning orationellt. De kommersiella konossementrutinerna måste således anpassas efter dagens elektroniska infrastruktur.<sup>187</sup>

Utifrån detta kan det konstateras att det pappersbaserade konossementet inte har någon plats i dagens handelsklimat. Grönfors menar att de pappersbaserade transportdokumenten i allt ökad omfattning kommer att försvinna och att dokumentlösa hanteringssätt kommer att dominera i framtiden.<sup>188</sup>

Lösningar på detta problem har varit att använda dels andra system för transportdokument såsom ”Data freight receipt” som är ett system som utvecklats av Atlantic Container Line och dels att använda de nämnda dokumentlösa transporterna på det sättet att uppgifter i det traditionella pappersbaserade dokumentet i stället överförs på elektronisk väg.<sup>189</sup>

---

<sup>185</sup> Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal, s 16 ff.

<sup>186</sup> Se avsnitt 5.3.

<sup>187</sup> Grönfors, Towards Sea Waybills and electronic documents, s 84.

<sup>188</sup> Grönfors, Dokumentlösa transporter och creditsäkerhet i Festskrift till Knut Rodhe, s 222 f.

<sup>189</sup> Se Gorton, Transporträtt, s 82, Grönfors, Cargo key and transport document replacement, samt Grönfors, Dokumentlösa transporter och creditsäkerhet i Festskrift till Knut Rodhe, s 225.

Problemet med dokumentlösa transporter är bl.a. att konossementets värdepappersfunktioner, främst dess negotiabilitet, försvinner och istället knyts till godset. Trots detta har olika elektroniska lösningar kommit att i stor utsträckning användas som ett alternativ till det traditionella konossementssystemet. Det mest använda systemet är det s.k. BOLERO systemet<sup>190</sup> som är ett avtalsbaserat system över Internet.<sup>191</sup>

Stoppningsrätten å sin sida är uppbyggt utifrån samma föråldrade struktur som konossementet och har egentligen inte utvecklats i takt med den internationella handelns utveckling.

Som kan konstateras utifrån den rättspolitiska exposé som gjorts över stoppningsrättens utveckling så har stoppningsinstitutet hela tiden motiverats med rättvis och skälighetshänsyn, dvs. hänsyn till den enskilda parten.<sup>192</sup> Man kan tänka sig att dessa motiv till stoppningsrätten har bidragit till det faktum att stoppningsrätten inte helt passar in i dagens kommersiella struktur.

Stoppningsrätt under godstransport har till främsta syfte att säkra säljarens vederlagsintresse. När stoppningsrätten växte fram under 1800-talet och början av 1900-talet var stoppningsinstitutet relativt ensamt om att ha denna vederlagssäkrande funktion. I dagens handelsklimat finns betalningsvillkor såsom förskottsbetalning, remburs samt CAD och COD villkor som på ett adekvat sätt gör att vederlagsriskerna minskar. Det är endast vid ett rent kreditköp som stoppningsrätten får en självständig betydelse. Dock skall tilläggas att stoppningsrättens tillämpningsområde vid försäljning mot fakturakredit på säg, 30 dagar eller kanske 14 dagar, är relativt smalt eftersom dagens transporter är så pass snabba att köparen kommer att få besittning över godset innan krediten förfaller till betalning, och då har ju stoppningsrätten gått förlorad.<sup>193</sup>

Stoppningsrättens styrka ligger i att säljaren kan hålla inne sin prestation redan vid befarat avtalsbrott på köparens sida. Har avtalsbrott faktiskt skett kan säljaren givetvis häva köpet enligt KöpL 62 § och på så sätt säkra sitt vederlagsintresse. På samma sätt har säljaren en detentionsrätt enligt KöpL 10 § för det fall kredit ej lämnats.

Stoppningsrätten kan således sägas vara ett fullgott komplement till både hävningsrätten och detentionsrätten i de fall säljaren kan göra gällande ett befarat avtalsbrott hos köparen samt i de fall säljaren lämnat kredit och köparen t.ex. går i konkurs innan godset lämnats ut. I andra fall finns det inte några större behov av stoppningsinstitutet och under alla förhållanden måste institutet anpassas till den kommersiella verkligheten.<sup>194</sup>

Slutsatsen borde således bli att stoppningsinstitutet till viss del behövs men att dess användningsområde är starkt begränsat. Vad gäller konossementet får det konstateras att det traditionella pappersbaserade konossementet har förlorat sin plats i dagens handelsklimat. Dagens transporter använder sig av

---

<sup>190</sup> Bill of Lading Electronic Registry Organisation.

<sup>191</sup> Gorton, Transporträtt, s 82 samt Day & Griffin, The law of international trade, s 23.

<sup>192</sup> Se avsnitt 2.2 och 7.2.

<sup>193</sup> Johansson s 444 f.

<sup>194</sup> Se bl.a. Johansson s 448.

andra transportdokument såsom sjöfraktsedeln samt dokumentlösa rutiner som bl.a. baseras på det elektroniska BOLERO systemet.

Vad får då dessa antaganden om stoppningsrätten och konossementet för betydelse för diskrepansproblematiken avseende stoppningsrätten mellan köplagen och sjölagen?

Som har konstaterats tidigare bottenar diskrepansproblematiken i den avvägning som gjorts mellan det transporträttsliga systemets funktionsduglighet med konossementet som central faktor och den materiellt berättigade partens krav på att få sin stoppningsrätt tillgodosedd enligt köprätten.<sup>195</sup>

Om nu det traditionella konossementet, som har en avgörande betydelse i diskrepansproblematiken, nästan inte används i praktiken så skulle detta kanske betyda att diskrepansproblematiken inte existerar i realiteten. Dock måste det återigen poängteras att både stoppningsrätten och det traditionella konossementet är fullt existerande instrument som faktiskt används i praktiken, om än i allt mindre omfattning.

Kontentan blir att diskrepansproblematiken existerar i realiteten men att detta problem gör att det traditionella konossementet i allt mindre omfattning används i praktiken samtidigt som stoppningsrättens funktioner allt mer smalnar och detta får till följd att det sker en förskjutning där diskrepansproblematiken kommer att röra sig från ett praktiskt problem till ett teoretiskt problem. Bristen på synkronisering mellan köprätten och transporträtten avseende stoppningsrätten har alltså orsakat en självsanering som leder till en utveckling mot ett mera ”up to date” kommersiellt system avseende stoppningsrätten och transportdokumenten.

---

<sup>195</sup> Se avsnitt 5.2.



# Käll- och litteraturförteckning

## Offentligt tryck

Prop. 1817/18:18 Kungl. Maj:ts proposition 1817/18:18, Bihang till Riksståndens protokoll 1817/1818, 1:a saml., nr. 18.

Prop. 1862/63:81 Kungl. Maj:ts proposition 1862/63:81, Bihang till Riksståndens protokoll 1862/1863, 1:a saml., 1 avd., 2 bd, nr. 81.

Prop. 1905:27 Kungl. Maj:ts proposition 1905/27 med förslag till lag om köp och byte av lös egendom m.m.

Prop. 1988/89:76 Ny köplag.

Lagkommitténs förslag till allmän civillag. Avgivet den 1 augusti 1826. Stockholm 1826.

SOU 1990:13 Översyn av sjölagen 2. Godsbefordran till sjöss, Stockholm: Allmänna förlaget, 1990.

Bet. 1828/29 LU62. Lagutskottets betänkande i bihang till Riksståndens protokoll 1828/29, 7:e saml., 1 avd., nr. 62.

Betänkande och förslag till ändringar i kreditlagstiftningen. Avgivet av kreditlagskommittén den 13 februari 1854.

Bet. 1905:LU50 Lagutskottets betänkande om ny köplag.

NJA II 1901 nr.1 Förslag till lag om köp och byte.

NJA II 1936 nr. 3 1936 års sjölagsändringar.

## Litteratur

Almén, Tore. Om köp och byte av lös egendom. 4 uppl. ombesörjd av Rudolf Eklund. Stockholm: Norstedts, 1960.

Beckman, Rudolf. Handbok i sjörätt. Helsingfors: Tilgmanns förlag, 1971.

Cohn, E.J. "The defence of the uncertainty: a study in the interpretation of the uniform law on international sales act 1967" I ICLQ 1974, s 520-538.

Dahlström, Johannes N. Den svenska privata sjörätten. Stockholm: Häggströms, 1882.

Day & Griffin. The law of the international trade. Butterworths, 2003.

Gorton, Lars. Rättsliga ramar för internationella affärer: en översikt. Stockholm: Juristförlaget, 1993.

Gorton, Lars. Transporträtt: en översikt. Stockholm: Norstedts, 1996.

Grönfors, Kurt. Cargo key Receipt and Transport Document Replacement. Göteborg: Akademiförlaget, 1982. (Skrifter / Sjörettsföreningen i Göteborg: 63).

Grönfors, Kurt. ”Dokumentlösa transporter och creditsäkerhet” i Festskrift till Knut Rodhe. Stockholm: Norstedts, 1976, s 217-234.

Grönfors, Kurt. Fraktavtalet under etthundra år. Göteborg: Akademiförlaget, 1986. (Skrifter / Sjörettsföreningen i Göteborg: 66).

Grönfors, Kurt. Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gorton. Stockholm: Norstedts, 1982.

Grönfors, Kurt. Tidsfaktorn vid transportavtal. Göteborg: Akademiförlaget, 1974. (Skrifter / Sjörettsföreningen i Göteborg: 47).

Grönfors, Kurt. Towards Sea Waybills and Electronic Documents. Göteborg: Akademiförlaget, 1991. (Skrifter / Sjörettsföreningen i Göteborg:70).

Grönfors, Kurt. Transportdokumenten – till hjälp eller hinder i SvJT 1990 s 241.

Hambro, C.F. Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning. 2 uppl. Stockholm: Norstedts, 1881.

Hammarsjöld, Hjalmar. Om fraktavtalet och dess viktigaste rättsföljder. Uppsala: Almqvist & Wiksell, 1886.

Hellner, Jan. Metodproblem i rättsvetenskapen. Stockholm: Jure, 2001.

Håstad, Torgny. Den nya köprätten. Uppsala: Iustus, 1990.

Håstad, Torgny. Sakrätt avseende lös egendom. 6 uppl. Stockholm: Norstedts, 1996.

Johansson, Svante O. Stoppningsrätt under godstransport. Stockholm: Norstedts Juridik AB, 2001.

Mellqvist, Mikael & Persson, Ingemar. Fordran och skuld. 6 uppl. Uppsala: Iustus, 2001.

Nial, Håkan. Om aktiebrevet. Stockholm 1929.

Ramberg, Jan & Herre, Johnny. Allmän köprätt. Stockholm: Norstedts, 2001.

Ramberg, Jan. International commercial transactions. 2 uppl. Stockholm: Norstedts, 2000.

Ramberg, Jan. "Konossementet och köpavtal" i Festskrift till Kurt Grönfors. Stockholm: Norstedts, 1991 s 357-370.

Ramberg, Jan. Köplagen. Under medverkan av Johnny Herre. Stockholm: Fritze, 1995.

Rodhe, Knut. Handbok i sakrätt. Stockholm: Norstedts, 1985.

Rodhe, Knut. "Några nya tendenser inom svensk värdepappersrätt" i Festskrift till Henrik Hessler. Stockholm: Norstedts, 1985.

Rodhe, Knut. Obligationsrätt. Stockholm: Norstedts, 1956.

Schmidt, Folke, Wilkens, Gösta, Grönfors, Kurt & Pinéus, Kaj. Huvudlinjer i svensk frakträtt. 2 uppl. Stockholm: Norstedts, 1962.

Schmitthoff, Clive M. Export Trade: the law and practice of international trade. 10 th ed. London: Stevens, 2002.

Selvig, Erling. Fra kjøprettens og transportrettens grenseland. 2 utg. Oslo: Universitetsforlaget, 1975.

Tiberg, Hugo. Stoppningsrätt i SvJT 1993 s 548.

Tiberg, Hugo. "Transportören och stoppningsrätten" i Festskrift till Jacob W.F. Sundberg. Stockholm: Juristförlaget, 1993 s 401-415.

Zackariasson, Laila. Svensk rättspraxis. Sakrätt 1982-2001 i SvJT 2003 s 753.

# Rättsfallsförteckning

NJA 1874 s 559	s 36
NJA 1877 s 510	s 36
NJA 1927 s 513	s 23
NJA 1929 s 62	s 23
NJA 1941 s 516	s 14
NJA 1985 s 879	s 15
NJA 1991 s 564	s 23
UfR 1940 s 1092 (SøHa)	s 11