



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Force majeureklausuler i tidscertepartier

Av Anders Fareskog

Examensarbete
20 poäng

Handledare: Lars-Göran Malmberg

Sjörätt

HT 1999

Innehållsförteckning

FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 AVGRÄNSNINGAR.....	6
1.2 MATERIAL OCH METOD	7
1.3 BAKGRUND	8
2 TIDSBEFRAKTNING	11
2.1 ALLMÄNT.....	11
2.2 PARTERNAS FÖRPLIKTELSE I ETT TIDSCERTEPARTI.....	12
3 FORCE MAJEUREKLAUSULER	15
4 DEN SVENSKA SJÖLAGENS BEFRAKTNINGSKAPITEL	17
4.1 LAGENS REGLER.....	17
4.2 BEFRAKTNINGSKAPITLET'S DISPOSITIVA KARAKTÄR	18
5 STANDARDTIDSCERTEPARTIER	22
5.1 INLEDNING	22
5.2 ARBETET MED ATT TA FRAM STANDARDTIDSCERTEPARTIER	22
5.3 FÖRDELAR MED STANDARDTIDSCERTEPARTIER	24
5.4 FORCE MAJEUREKLAUSULER I STANDARDTIDSCERTEPARTIER.....	25
5.5 SVENSKA REDERIERS ANVÄNDNING AV STANDARDTIDSCERTEPARTIER.....	26
5.6 LAGVALS- OCH SKILJEDOMSKLAUSULER	27
6 FORCE MAJEUREBEGREPP I ENGELSK RÄTT	29
6.1 INLEDNING	29
6.2 ALLMÄNNA UNDANTAG	29
6.2.1 "Act of God"	30
6.2.2 "Act of the Queen's enemies"	33
6.3 KONTRAKTUELLA UNDANTAG.....	35
6.3.1 "Perils of the sea"	35
6.3.2 "Restraint of Princes, Rulers and people"	39
7 HUR BÖR ENGELSKA BEGREPP TOLKAS?	46
8 LITTERATURFÖRTECKNING	48
8.1 NORDISK LITTERATUR.....	48
8.2 ENGELSK LITTERATUR.....	48
8.3 NORDISKA LAGFÖRARBETEN.....	48
8.4 TIDNINGSARTIKLAR	49

8.5 MUNTliga KÄLLOR.....	49
8.6 INTERNETKÄLLOR	49
8.7 NORDISKA RÄTTSFALL	49
8.8 UTMNORDISKA RÄTTSFALL.....	50
12 BILAGA 1.....	51

Förkortningar

A.C.	Appeal Cases
All E.R.	All England Law Reports
ASBA	Association of Shipbrokers and Agents
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
Bing.	Bingham
B&N	Bylock och Nordsjöfrakt AB
C.P	Common Pleas
Ex.D	Exchancery Division of the High Court
FONASBA	Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents
K.B.	King's Bench Division of High Court
Lloyd's Rep	Lloyd's List Law Report
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quaterly
L.T	Law Times
Ltd.	Limited
LU	Lagutskottets betänkande
ND	Nordiske Domme i sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. 1
NOU	Norges Offentlige Utredninger
Prop.	Proposition
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SjöfartsT	Svensk Sjöfarts Tidning
SOU	Statens offentliga utredningar
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
Q.B.D	Queen's Bench Division of the High Court

”The investigation of legal principles often ends by being a mere question of words”

Lord Justice Bowen

1 Inledning

I dagens Sverige sker en stor del av transporten av varor med fartyg. För att utnyttja fartyg till transport är det vanligt att ett fartyg hyrs för en viss period. De regler som behandlar ett avtal om hyra av fartyg faller inom ämnet sjörätt. Sjørätt har traditionellt varit ett område med stark internationell prägel och detta särskilt det område inom sjörätten som handlar om befraktning. Avtal om befraktning ingås oftast mellan parter från olika länder med olika rättskulturer och språk och för att underlätta parternas arbete är det mycket vanligt att man utgår ifrån ett standardkontrakt när det enskilda kontraktet förhandlas fram. Dessa standardkontrakt är framförhandlade av organisationer där både befraktar och redarintressen finns representerade. Sjørättens internationella karaktär har gjort att länder vars rättssystem varit tongivande inom sjörätten, främst Storbritannien, fått stor betydelse även för andra länder. Detta märks särskilt på standardkontrakten som oftast är formulerade på engelska och med engelsk rätt i åtanke. I standardkontrakten förekommer därför vissa begrepp som fått sin betydelse genom tolkning av domstolar världen över som tillämpat engelsk rätt. När en svensk domstol skall tolka sådana begrepp ett tidscerteparti eller en svensk part vill veta vad en sådan begrepp betyder innebär det alltså att den svenska domstolen tvingas titta på engelsk rätt och hur begreppet tolkats där.

I denna uppsats behandlas fyra olika begrepp som förekommer i force majeureklausuler i tidscertepartier. De begrepp jag valt att analysera är ”act of God”, ”act of the Queen’s enemies”, ”perils of the sea” och ”restraint of princes, rulers and people”. Dessa begrepp förekommer i så gott som alla de vanligaste och mest använda standardtidscertepartierna. Syftet med denna uppsats är att utreda vad dessa begrepp verkligen innebär och vilka förutsättningar som skall vara uppfyllda för att part med framgång skall kunna hävda dem.

För att få en djupare förståelse för vad begreppen innebär och förstå vilken funktion begreppen har i ett tidscerteparti måste begreppen ses i sitt kontraktuella sammanhang. En force majeureklausul och de begrepp som den består av är en del av ett större kontrakt och för att förstå denna mindre del måste man se den i sitt större sammanhang. I uppsatsen redogörs för tidscertepartiet och vilken funktion en force majeureklausul fyller i det. För att förstå varför standardtidscertepartier spelar en så viktig roll inom befraktningsområdet behandlas kort den svenska sjölagens befraktningskapitel och dess dispositiva karaktär och därefter behandlas standardtidscertepartierna och den funktion de har när parter skall förhandla fram sina tidscertepartier.

I det inledande kapitlet 2 ges en översikt över tidscertepartiet och funktionsfördelningen mellan tidsbortfraktare och tidsbefraktare. Avsnittet är tänkt att ge en introduktion till tidscertepartiet och dess olika delar och tar upp långtifrån alla aspekter av hur parterna fördelar ansvar mellan sig. I det

korta kapitel 3 därefter förklaras vad en force majeureklausul är för något och vilken funktion den har i ett tidscerteparti.

Den svenska sjölagen och dess eventuella tillämpning på ett tidscerteparti behandlas i kapitel 4. I det mycket ovanliga fall att parterna inte reglerat ansvarsfrågan i sitt kontrakt ger sjölagen vissa bestämmelser som parterna kan använda sig av. Någon reglering om parternas möjlighet att friskriva sig från ansvar finns inte. Reglerna i den svenska sjölagen är av dispositiv karaktär och täcker endast en liten del av det ansvar som force majeureklausuler ämnar att reglera. Att sjölagen är av dispositiv karaktär visar att lagstiftaren inte närmare vill lägga sig i parternas mellanhavanden utan överlåter till standardkontrakt och utländsk rätt att närmare reglera dessa. Detta poängteras särskilt i förarbetena.

I brist på uttryckliga lagregleringar om tidscertepartier har de många standardkontrakt som finns på marknaden fått en stor betydelse. I kapitel 5 presenteras de viktigaste standardkontrakten och de där i förekommande force majeureklausulerna. I kapitlet nämns också något om hur kontrakten förhandlats fram mellan organisationer som representerar redar- respektive befraktarintressen och hur dessa standardcertepartier faktiskt används av ett par svenska rederier.

Huvuddelen av arbetet består av de i kapitel 6 genomgångna rättsfallen i vilka begreppen som behandlas i denna uppsats har fått sin nuvarande tolkning. Rättsfallen är i princip uteslutande från engelska domstolar men eftersom engelsk rätt är tongivande på området får rättsfall därifrån oftast stor betydelse även i andra länder. Tolkning av standardtidscertepartier kommer, även om svensk rätt skall tillämpas, i stor utsträckning att påverkas av just engelsk rätt. Några av de begrepp jag inriktat mig på har i engelsk rätt i getts samma innebörd i tidscertepartier som i andra dokument som rör sjöfart t.ex. konossement och resepartier och därför behandlar vissa rättsfall de fyra begreppen i andra sammanhang än tidscertepartier. Dessa rättsfall är intressanta därför att de uttalar vissa principer av generell karaktär som ger god avgränsning för begreppens tillämplighet.

I det avslutande kapitel 7 ges en kort beskrivning om hur svensk domstol kan tänkas ställa sig vid en tvist där de engelska uttrycken jag skall redogöra för kan tolkas. Eftersom det inte finns någon svensk motsvarighet till uttryck så blir resultatet att den engelska tolkningen även kommer att anses utgöra svensk rätt. I kapitlet redogörs också för några nordiska rättsfall som behandlar tolkning av engelska begrepp inom sjörätten.

1.1 Avgränsningar

Detta arbete inriktar sig enbart på avtalsrelationen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren och de begrepp som brukar förekomma i tidscertepartiets force majeureklausuler. Även om några av de begrepp som analyseras även förekommer i andra sjörättsliga dokument t.ex. konossement så har jag valt bort många rättsfall där begreppen tolkats utanför tidscertepartier. De rättsfall jag ändå använt mig av som inte berör tolkning i tidscertepartier är sådana som enligt litteraturen ännu är

relevanta. Eftersom internationella konventioner där parts möjlighet till friskrivning från ansvar för skador på last i konossement infördes 1924 så är de rättsfall där analogier är möjliga mellan de båda dokumenten från före denna tid. 1924 utgör alltså en naturlig avgränsning för rättsfall om tolkning av de begrepp jag skall behandla i konossement. Jag har inte tagit med några fall som rör tolkning av begreppen i konossement efter detta årtal eftersom en av anledningarna till att jag valde just tidscertepartier är den fullständiga avtalsfrihet som råder mellan parterna och sådan saknas vad gäller konossement efter 1924.

Begreppet "act of the Queen's enemies" har numera inte lika stor betydelse som tidigare genom att i de flesta standardtidscertepartier finns en särskild krigsklausul som närmare reglerar parternas förpliktelser i händelse av krig. Jag har valt att inte behandla krigssituationer utanför begreppet då syftet med uppsatsen är att analysera enbart vissa begrepp.

I en tvist om tolkning av begrepp spelar naturligtvis procesuella aspekter in. Vad parterna yrkar och vilka grunder de åberopar för sin sak påverkar bedömningen likaså frågor om bevisning. Jag kommer inte att gå in på frågor som rör processerna som sådana utan det är resultaten jag är intresserad av. På motsvarande sätt kommer jag inte att behandla frågor om bevisning utan jag utgår ifrån att det som domstolarna anser vara bevisat verkligen skett även om detta skulle avvika från de faktiska förhållandena.

Eftersom force majeureklausuler avgör ansvarsfördelning mellan parterna kommer den part som har ansvarar för en skada att få stå för kostnaderna härför. I regel har parterna därför försäkrat sig genom olika sorters försäkringar mot sådana kostnader. Hur dessa försäkringar är utformade eller vilka konsekvenser de kan få kommer jag inte att beröra i detta arbete.

1.2 Material och metod

Det material jag använt mig av i denna uppsats består av tre delar. Den första delen är nordisk litteratur inom ämnet sjörätt. Genom det nordiska lagstiftningsarbetet med sin början i slutet av 1800-talet föreligger idag i princip en gemensam nordisk sjörätt. Den nordiska litteraturen får anses vara av standardkaraktär. Den andra gruppen litteratur är den som beskriver den engelska rätten. Just befraktningsrätten är kanske det område inom sjörätten där engelsk rätt har fått sin starkaste genomslagskraft främst genom att England har varit och vid sidan av USA, som också fått mycket av sin sjörätt från England, idag är de främsta sjöfartsnationerna i världen. Flera av de böcker jag använt är därför skrivna med engelsk rätt som utgångspunkt. De två litteraturområdena kompletteras också med en del artiklar främst från tidskrifter som behandlar tidscertepartier ur ett mer praktiskt perspektiv. Jag har genom dessa artiklar och genom telefonsamtal med personer inom svenska rederier som dagligen sysslar med tidscertepartier velat ge läsaren en del praktiska aspekter på tidscertepartier. Den tredje delen av mitt material är de rättsfall som behandlar de fyra begreppen. Huvuddelen av fallen är engelska och enbart ett mycket lite antal är nordiska. Eftersom rättsfallen är på engelska har jag tvingats översätta dem till svenska. De begrepp jag varit osäker på har jag för tydlighetens skull satt med deras engelska lydelse inom parentes.

De nordiska fallen berör inte direkt tolkningen av de begrepp jag kommer att inrikta mitt arbete på utan handlar mer om frågor runtomkring tolkningen av tidscertepartier i nordisk rätt. Som jag kommer att visa i mitt arbete är det troligt att engelsk rätt i betydande omfattning kan användas som utgångspunkt även om svensk lag skall tillämpas.

De rättsfall jag använt mig av är hämtade ur Nordiske Dommer i sjøfartsanliggender och ur Lloyd's Law Reports. Jag har sökt igenom samtliga rättsfall ur båda dessa samlingar.

Tidningsartiklarna jag använt mig av är hämtade ur Svensk Sjöfarts Tidning, Tidsskrift for Rettsvitenskap, Lloyd's Maritime Law Newsletter, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quaterly samt Arkiv for Sjørett.

Vid en första anblick på den mängd material jag redogjort för ovan kan man tro att det skrivits mycket om just force majeureklausuler i tidscertepartier. Så är dock inte fallet. Ämnet sjörett är mycket stort och den litteratur som finns är oftast en översikt över hela ämnet varför de olika delarna presenteras tämligen översiktligt. Jag har inte hittat något arbete, varken i litteraturen eller andra källor, som närmare analyserar de begrepp jag skall behandla i denna uppsats. Eftersom arbeten saknas där force majeureklausuler studeras i ett större perspektiv har jag med denna uppsats velat ge läsaren ett bredare perspektiv på tolkningen av force majeureklausuler samtidigt som jag vill en tämligen detaljrik beskrivning av de rättsfall där begreppen fått sin betydelse.

De första kapitlen är i princip enbart av deskriptiv karaktär. De är till för att ge läsaren en inblick i tidscertepartiet och de olika rättsliga regleringar som styr innehållet.

När jag redogör för rättsfallen blir texten mer analyserande. Eftersom syftet med uppsatsen är att försöka klargöra vilka rekvisit som skall vara uppfyllda för att part med framgång skall kunna hävda undantag från kontraktsbrott har jag försökt se vad som fick domstolen att döma som den gjorde. I varje avsnitt ges en sammanfattande analys av rättsfallen och de förutsättningar som skall föreligga för att en händelse skall falla in under ett visst begrepp.

1.3 Bakgrund

Om man i dag vill transportera gods med fartyg från en plats till en annan finns det flera olika möjligheter att välja mellan. Schematiskt kan man göra en indelning av möjligheterna att transportera gods till sjöss i avtal om styckegodstransport och avtal om befraktning. Vid avtal om styckegodstransport åtar sig part att för den andre partens räkning transportera gods till en viss plats. Avtal om styckegodstransport gäller oftast mindre mängd gods, därav namnet. Relationen mellan godsägaren och transportören regleras genom konossement. Konossementet är ett slags avtal om transport av gods mellan lastägare och transportör som även fungerar som ett papper som representerar lasten. En stor del av transportererna av styckegods sker via linjefart d.v.s. när ett fartyg

går mellan bestämda hamnar och på bestämda tider. Möjlighet att genomföra transport av gods med hjälp av ett fartyg man själv äger finns naturligtvis också men detta är tämligen ovanligt. En bransch där detta förekommer, men är på väg att ändras är oljebranschen där ett företag kan äga både oljeborningsanläggningar och raffinaderier och där man med hjälp av egna fartyg transporterar oljeprodukter inom företagets anläggningar. Anledningen till att färre och färre företag själva utför sina transporter är den stora ekonomiska risk detta innebär. Fraktmarknaden är en av de mest riskabla marknaderna där fraktpriserna varierar kraftigt och där ekonomiska och politiska svängningar får stora konsekvenser för utbud och efterfrågan.¹ I extrema har det hänt att frakten sjunkit med 60% på ett enda dygn.² När priserna varierar så kraftigt kan det vara en nackdel att äga ett fartyg som är helt beroende av ett enda företag och dess behov av transport. Dessutom tar det lång tid och är kostsamt att bygga ett fartyg vilket kräver mycket långsiktig planering vilket naturligtvis ökar riskerna. Genom att äga ett fartyg binds också ett stort kapital för en lång tid.

En annan möjlighet är att hyra ett fartyg eller en del av detta och samtidigt själv ombesörja transporten utan att äga fartyget. Ett sådant avtal om hyra av fartyg kallas för certeparti.³ Ett sådant avtal kan ingås antingen för en viss tid, tidscerteparti eller för en bestämd resa, resecerteparti. Båda dessa avtal är avtal mellan en ägare av fartyg, oftast men inte nödvändigtvis ett rederi, och den som vill utföra en transport, befraktare. Genom möjligheten att ingå ett certeparti får befraktaren större valmöjligheter att anpassa vilket fartyget han vill använda till den aktuella lasten och han betalar bara när han utnyttjar fartyget. Befraktaren slipper också göra den stora och riskfyllda investering det innebär att köpa ett fartyg. Fartygsägaren å andra sidan kan hyra ut sitt fartyg till olika kunder på olika marknader och kan anpassa hyrans storlek allteftersom konjunkturen förändras. Genom att hyra ut sitt fartyg under en längre tid till fast månadshyra kan fartygsägaren också säkra en jämn och pålitligt intäkt från frakten. Det parterna gör i ett tidscerteparti är att spekulera hur hög fraktersättningen kommer att vara i framtiden. Den som tror att fraktersättningen kommer att sjunka kan ingå ett tidscerteparti på lång tid där frakten ligger på den nu existerande höga nivån och skulle frakten sjunka har denne försäkrat sig om en vinst eftersom frakten vid avtalets ingående var högre än den han senare kunnat få ut. Motsatsen gäller om man tror att fraktpriserna kommer att stiga. Då vill man helst ingå ett kort avtal så att man efter en kort tidsperiod kan höja frakten till den då högre.

Det gods som transporteras på fartyg under certepartier är oftast s.k. trampgods. Exempel på trampgods är råolja, råoljeprodukter, malm, kol och spannmål. Till dessa transporter används oftast enkelresecertepartier eller tidscertepartier, där tidscertepartier dominerar med en andel av 70-90% beroende på konjunkturen.⁴ Andelen anger siffrorna i Sverige under 1996-1997 och jag skulle tro att de är representativa även för andra länder och år. Några siffror för hur stor del av utrikeshandeln

¹ Ewan Mc Kendrick, Force majeure and frustration of contract, London 1991, s 115.

² Trampsjöfart- så fungerar fraktmarknaden, Svensk Sjöfarts Tidning nr 50 1997 s 148.

³ Mocatta m.fl., Scrutton on Charterparties and bills of Lading, 19th edition, London 1984, s 2.

⁴ Trampsjöfart- så fungerar fraktmarknaden, Svensk Sjöfarts Tidning nr 50 1997 s 149.

i Sverige som sker under tidscertepartier har jag inte fått tag på men i utredningen från 1994 anges att siffran i Norge 1986 låg på en tredjedel av alla sjötransporter.⁵

Som avtal kan tidscertepartiet jämföras med ett vanligt hyresavtal där parterna har möjlighet att fritt fördela risker och kostnader. I motsats till konossement finns det inga rättsliga regleringar av parternas möjligheter att friskriva sig från ansvar vid kontraktsbrott i tidscertepartier. I denna relation råder alltså fullständig avtalsfrihet.

⁵ SOU 1994:13, Översyn över sjölagen 2, Godsbefordran till sjöss s 200.

2 Tidsbefraktning

2.1 Allmänt

I detta avsnitt skall ges en bakgrund till de kontrakt där de force majeureklausuler jag valt att studera förekommer. Syftet är att ge en beskrivning av kontraktets innehåll och de olika fördelningar av risker och kostnader som parterna gör genom denna typ av kontrakt. Som tidigare visats finns det flera olika typer av kontrakt att ingå för den som vill hyra ett fartyg att använda för transport av gods till sjöss.

Grundtanken med tidsbefraktning är att ett avtal ingås mellan en skeppsägare och en tidsbefraktare där skeppsägaren mot en avgift, frakt, ställer sitt fartyg till tidsbefraktarens förfogande för en bestämd tid.⁶ Det avtal som reglerar deras relation kallas för tidscerteparti eller på engelska time charterparty.⁷ Enligt den svenska sjölagens terminologi kallas fartygsägaren för tidsbortfraktare medan den som hyr fartyget kallas för tidsbefraktare.⁸ Det vanligaste är naturligtvis att fartygsägaren är ett rederi men detta behöver inte vara fallet.⁹

I praktiken förekommer en rad olika kontrakt med något olika innehåll som alla kallas för tidcertepartier och även om principerna är desamma kan parterna sinsemellan bestämma om fördelning av skyldigheter och rättigheter som normalt inte förekommer i tidscertepartier. Ett exempel på detta är "bareboat" certepartiet där det ankommer på tidsbefraktaren att anställa lämplig besättning och där tidsbortfraktaren enbart ställer själva fartyget till förfogande.¹⁰ För att ett kontrakt skall falla in under definitionen på tidscerteparti måste funktionsfördelningen mellan fartygsägare och tidsbefraktare hållas inom vissa ramar. Ibland kan det vara svårt att avgöra huruvida ett avtal om befraktning är ett tidscerteparti eller kan komma att falla under en annan typ av avtal. Det avgörande för om ett tidscerteparti föreligger är om tidsbefraktaren bär risken för förseningar eller inte.¹¹ Endast om det är tidsbefraktaren ensam som bär risken för förseningar är det ett tidscerteparti. Som namnet visar är det alltså tiden som är avgörande för att avgränsa ett tidscerteparti från ett resecerteparti eller andra former av certepartier. I ett resecerteparti är det tidsbortfraktaren som står risken för förseningar eftersom tidsbefraktaren betalar hyra per resa och därmed inte påverkas av hur lång tid resan tar. Vilket av de båda typerna av avtal som man anser föreligga kan få konsekvenser vid tolkning av de i avtalet befintliga klausulerna eftersom de båda typerna skiljer sig åt på vissa områden av ansvarsfördelning. Som exempel kan nämnas att eftersom i ett tidscerteparti tidsbefraktaren tar den kommersiella risken (se nedan) så kan olyckor inträffa

⁶ Wilson s 86 och Gorton Lars, Ihre Rolf och Sandevärn Arne, Befraktning, 3:e uppl., Lund 1989 s 46.

⁷ Gorton m.fl. 1989 s 51.

⁸ SjöL 14 kap. 1§.

⁹ För definitionen på rederi se SjöL 5 kap.

¹⁰ Egentligen är "bareboat charter" att likna vid leasing. Se Wilson John F, Carriage of goods by sea, 3rd edition, London 1998 s 4.

¹¹ Falkanger Thor och Bull Hans Jacob, Innføring i sjørett, 4:e utg., Oslo 1995 s 209.

som uppstått genom dennes bedömning av vilket gods som skall fraktas falla på tidsbefraktarens ansvar och därmed påverka tolkningen av en friskrivningsklausul som denne åberopar för att undgå ansvar. En tolkning som i en situation som denna friar tidsbefraktaren från ansvar kan anses inkonsekvent med själva funktionsfördelningen i kontraktet och på dessa grunder anses orimlig. När man tolkar klausuler i ett tidscerteparti måste man hela tiden ha i åtanke den funktionsfördelning som ligger bakom alla tidscertepartier.¹²

I tidscertepartier är skeppet och dess tekniska förutsättningar avgörande för att kunna bedöma avtalets möjligheter. I tidscertepartier är det viktigt för tidsbefraktaren att få så noggranna tekniska beskrivningar av fartyget som möjligt, speciellt vad gäller lastmöjligheter och faktorer som påverkar de rörliga kostnaderna. Eftersom tidsbefraktaren betalar per tidsenhet måste han veta fartygets lastmöjligheter för att på ett korrekt sätt kunna planera sina resor och i sin tur gentemot lastägare ge korrekta angivelser om den mängd gods fartyget kan transportera. Tidscertepartier innehåller därför noggranna beskrivningar om lastutrymmenas storlek, fysiska utformning, placering, lastanordningar och andra detaljer för att kunna beräkna möjlig mängd last och hur snabbt denna kan lastas. Vad gäller förbrukning av varor som påverkar de rörliga kostnaderna t.ex. drivmedel måste tidsbefraktaren veta hur höga dessa är för att kunna beräkna vilka avgifter han skall kunna ta av godsägaren och för att kunna jämföra olika fartygs driftskostnader.

I avtal om befraktning anses det avgörande vara fartyget och dess tekniska förutsättningar. Till skillnad från avtal om styckegodstransport där fokus ligger på lasten anses certepartier vara fartygscentrerade.¹³ Detta innebär att det är fartyget och dess förutsättningar att genomföra en viss transport av gods som är utgångspunkten för ett tidscerteparti.

2.2 Parternas förpliktelser i ett tidscerteparti

I ett tidscerteparti förpliktar sig fartygsägaren att under en viss tidsperiod företa de resor som tidsbefraktaren beordrar.¹⁴ Den tid som hyrestiden varar kan variera kraftigt, allt ifrån tre månader upp till tjugo år.¹⁵ I likhet med linjefart påtar sig alltså ägaren att gentemot vederlag utföra resor inom en bestämd tidsperiod. Ersättning för fartyget brukar beräknas per kalendermånad och skall av tidsbefraktaren oftast betalas en månad i förväg.

Oftast är tidsbortfraktaren också ägare till fartyget men så behöver inte vara fallet. Olika former av underbefraktning (på engelska: subchartering) förekommer. Ett exempel är att ett fartyg som hyrs under en längre tidsperiod, säg tio år, under ett år av denna tid av tidsbefraktaren i sin tur hyrs ut till någon. Denne blir då undertidsbefraktare. Möjligheten för tidsbefraktaren att i sin tur hyra ut fartyget till en undertidsbefraktare regleras i särskilda avtal.

¹² Mocatta m.fl. s 206.

¹³ Hellner Jan, Speciell avtalsrätt II Kontraktsrätt 1:a häftet, 3:e uppl., Stockholm 1996 s 169.

¹⁴ Falkanger s 202.

¹⁵ SjöfartsT nr 50 1997 s 148.

Vid hyresperiodens början skall tidsbortfraktaren ställa ett sjödueligt fartyg, som överensstämmer med de beskrivningar certepartiet innehåller¹⁶, till tidsbefraktarens förfogande. För tidsbefraktaren är fartygets lastningskapacitet av central betydelse både vad gäller utrymme och den tid det tar att lasta fartyget eftersom denne betalar frakt per tidsenhet och således förlorar pengar om lastningen tar längre tid än beräknat. Inom ramen för tidscertepartiet får tidsbefraktaren fritt använda fartygets kapacitet. För att inte tidsbefraktaren skall kunna utsätta fartyget för onödiga eller oväntade risker kan tidscertepartier innehålla vissa begränsningar om vilken last som får lastas och inom vilka områden fartygets rutter får ske. Begränsningar kan också finnas avseende de hamnar som tidsbefraktaren får använda.¹⁷ I de flesta tidscertepartier brukar finnas den begränsningen att fartyget endast får anlöpa ”säkra hamnar”. Vad som menas med säkra hamnar varierar men det är fråga om möjligheter för fartyget att utan säkerhetsrisker för besättningen eller lasten kunna genomföra planerad lastning och lossning. Kravet på att enbart anlöpa säkra hamnar kan naturligtvis anpassas så att om tidsbefraktaren vill ta större risker så får han också betala högre frakt eller tvingas ta olika försäkringar som täcker riskerna.

Under hyresperioden är det tidsbefraktaren som har den kommersiella ledningen av fartyget. Detta innebär att tidsbefraktaren bestämmer vilken sorts last som skall fraktas, när detta skall ske och vart lasten skall fraktas.¹⁸ Det är även han som måste beräkna kostnaden för de lastägare som vill utnyttja fartyget för sina transporter. Redaren tar ingen kommersiell risk eftersom han vet hur mycket han får betalt. Eftersom det är tidsbefraktaren som tar risker gentemot lastägarna att fartyget kan ta den last som utlovas och inom avtalad tid är det mycket viktigt för tidsbefraktaren att fartyget verkligen uppfyller de krav som tidsbortfraktaren utger. Ett tidscerteparti brukar därför innehålla noggranna beskrivningar av fartygets egenskaper såsom lastvolym, bränsleförbrukning, snabbhet och lastningskapacitet.¹⁹ Då tidsbefraktaren bestämmer många faktorer som påverkar kostnaden av driften svarar han normalt för kostnader som påverkas av hans agerande som till exempel kostnader för bränsle, hamnavgifter och lastningskostnader.²⁰ Enkelt kan det uttryckas som att det är tidsbortfraktaren som står för de fasta kostnaderna medan de rörliga som kan påverkas av tidsbefraktarens vilja får bäras av denne.²¹

Trots att det är tidsbefraktaren som betalar för driften är det tidsbortfraktaren som har den nautiska ledningen, det vill säga det är han som skall se till att fartyget på ett säkert och snabbt sätt tar fartyget till de platser som tidsbefraktaren anger. Tidsbortfraktaren anställer också lämplig besättning och leder de anställdas arbeten ombord och vid lastning. Eftersom tidsbortfraktaren vid tidsbefraktning är den som sköter fartyget och ansvarar för drift och underhåll är det han som står för de kostnader som uppkommer i samband härmed.²² Genom den funktionsfördelning som finns i tidscertepartier kommer befälhavaren att ha en kluven roll. Han är samtidigt representant för både

¹⁶ Todd Paul, *Contracts for the carriage of goods by sea*, Oxford 1988 s 128.

¹⁷ Gorton m.fl. 1989 s 52.

¹⁸ Falkanger s 203.

¹⁹ Gorton m.fl. 1989 s 51.

²⁰ Wilson s 5.

²¹ Falkanger s 209.

²² Gorton m.fl. 1989 s 51.

tidsbortfraktaren och för tidsbefraktaren och är skyldig att lyda båda i frågor som ligger inom deras respektive ansvarsområde. Sålunda lyder befälhavaren tidsbortfraktaren i frågor som rör skötseln av fartyget och dess besättning medan han lyder tidsbefraktaren i frågor som vilken rutt fartyget skall ta och andra frågor som rör den kommersiella användningen av fartyget.²³

Även om tidsbortfraktaren normalt svarar för driften av fartyget kan det hända att tidsbefraktaren själv åtar sig delar av denna uppgift. Skraddarsydda lösningar kan tänkas när de olika funktionerna delas upp på andra sätt än de traditionella. Exempel på detta är förekomsten av s.k. ”provide and pay” klausuler som innebär att det är tidsbefraktaren som skall utrusta fartyget med lämplig besättning och även betala härför.

Eftersom det är tidsbefraktaren som betalar de rörliga kostnaderna samt betalar frakt per tidsenhet finns ett starkt intresse från denne att resorna skall utföras så snabbt som möjligt. För att inte tidsbortfraktaren medvetet skal kunna förhålla den tid resorna tar anses det i tidscertepartier finnas en skyldighet för denne att utföras resorna så snabbt som möjligt under rådande omständigheter. Detta underförstådda krav kallas för ”outmost dispatch”.

Vid tidsbefraktning faller risken för förseningar beroende på t.ex. dåligt väder, strejker o.s.v. på tidsbefraktaren eftersom tidsbortfraktaren får betalt per tid oavsett hur fartyget används under den bestämda tiden. För att inte tidsbefraktaren skall tvingas betala hyra för tidsspillan som är hänförliga till tidsbortfraktaren och hans ansvarsområden görs undantag för sådana uppehåll i användandet av fartyget som är nödvändiga för t.ex. underhåll och reparationer av fartyget. Betalning av hyra i dessa situationer regleras i ”off-hire” klausuler.²⁴

²³ Gorton m.fl. 1989 s 166.

²⁴ Wilson s 5.

3 Force majeureklausuler

I detta kapitel skall jag ge en mycket kort bakgrund till vad som avses med en force majeureklausul och vilken funktion den har i ett tidscerteparti. Som jag visat ovan i kapitel 2 innehåller ett tidscerteparti en mängd olika skyldigheter för parterna att uppfylla. De mest utmärkande av parternas prestationer finns oftast ganska detaljerat beskrivna för att undvika tvister om deras innebörd. I tidscertepartier är tidsbortfraktarens skyldighet att ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande i rätt tid och i sjödugligt skick, för att sedan under en bestämd tidsperiod hålla skeppet i funktionsdugligt skick de primära skyldigheterna. Tidsbefraktarens huvudförpliktelse är att betala de överenskomna frakten. Liksom i alla andra kontrakt har parterna alltså en skyldighet att prestera vad som sägs i kontraktet och skulle detta inte ske föreligger i princip ett kontraktsbrott. De kontraktsbrott som hör bland de vanligare i tidscertepartier, liksom i andra kontrakt, har med tidpunkten för prestationen att göra. Exempel på detta är att tidsbortfraktaren inte ställer fartyget till tidsbefraktarens förfogande i rätt tid.

Från ansvar för kontraktsbrott brukar i de allra flesta kontrakt finnas undantag för händelser som på ett avgörande sätt hindrar eller försvårar part från att genomföra sin del av kontraktet. Sådana klausuler kan med ett gemensamt namn kallas för force majeureklausuler. De skall täcka in ett stort antal händelser som skulle vara omöjliga att reglera i detalj och fungerar som ett slags ”paraply”²⁵ varunder en mängd undantag faller. Det som regleras kan kort sägas vara situationer som är så ingripande att en eller båda parter inte kan prestera i enlighet med kontraktet och där orsaken till kontraktsbrottet inte var att räkna med vid avtalsslutet och inte heller går att påverka, åtminstone inte direkt. Till skillnad från de flesta andra regleringar i ett tidscerteparti brukar force majeureklausulen kunna åberopas av båda parter. Detta markeras genom uttrycket ”mutually excepted” eller liknande. I nordisk rätt har uttrycket tolkats som att visserligen båda parter kan stödja sig på undantagen men det måste då vara fråga om ett kontraktsbrott som har med själva befraktningen att göra.²⁶ Förpliktelser som visserligen regleras i tidscertepartiet men som inte direkt rör förhållandet mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren omfattas alltså inte av en force majeureklausul i tidscertepartiet. Exempel på detta är om tidsbefraktaren garanterar att ställa säkerhet för kommande fraktbetalningar till tidsbortfraktarens bank. Detta anses vara en biförpliktelse till själva betalningsplikten men har inte med själva befraktningen att göra.

Begreppet force majeure förekommer alltså i de flesta kontrakt antingen direkt eller som ett samlingsnamn på klausuler som reglerar vissa typer av händelser. I svensk rätt ses begreppet som ett samlingsnamn på flera olika händelser medan t.ex. i engelsk rätt begreppet är uppdelat i flera delar.²⁷ De begrepp jag skall utreda i denna uppsats är just hämtade från engelsk rätt och kan ses som fyra begrepp som alla skulle kunna motsvaras av det vidare svenska begreppet force majeure.

²⁵ Packard William V., *Timechartering*, London 1985 s 87.

²⁶ ND 1951 s 24.

²⁷ Mestad Ola, *Om force majeure og riskfordeling i kontrakt*, Oslo 1991 s 44.

Det första begreppet "act of God" reglerar händelser utan någon som helst mänsklig inblandning. Olika naturkatastrofer såsom stormar, blixtnedslag eller vulkanutbrott är tydliga exempel. Händelser där mänskligt handlande är inblandat över vilket parterna i kan råda t.ex. statsmaktens ingripande genom lagar och förordningar kan samlas under begreppet "restraint of princes, rulers and people". Skulle det statliga ingripandet inte ske med fredliga medel utan genom olika typer av våldshandlingar kan dessa falla in under begreppet "act of the Queen's enemies". De speciella faror som transport till sjöss innebär, främst olyckor beroende på väder och vind har getts särskild betydelse genom begreppet "perils of the sea". Begreppet finns med i alla typer av kontrakt som har med sjöfart att göra bl.a. konossement och sjöförsäkringar och har enligt engelsk rätt getts ett entydigt innehåll oberoende av i vilket sammanhang det förekommer.

Innan jag beskriver och analyserar de rättsfall som givit begreppen ovan det innehåll de har idag i engelsk rätt skall jag redogöra för den svenska sjölagen och dess reglering av några av de ansvarsfrågor som kan rymmas i en force majeureklausul. Den svenska sjölagen saknar en särskild reglering av force majeureklausuler utan ger för varje av parts prestationsskyldighet en viss ansvarsfördelning vid kontraktsbrott. Jag skall nedan visa hur den svenska lagstiftaren tänkt sig ansvarsfördelningen mellan tidsbortfraktare och tidsbefraktare i några av de situationer som kan falla under en force majeureklausul. Dessa ansvarsregler skulle kunna bli tillämpliga om tvist om ett certeparti skall avgöra enligt svensk rätt och den osannolika situationen skulle uppkomma att parterna inte reglerat ansvarsfrågorna närmare. Att jag ändå tar upp dem hör samman med att de ändå kan tjäna som en introduktion till den svenska sjölagen och där särskilt det fjortonde kapitlet som reglerar vissa frågor om tidscertepartier.

4 Den svenska sjölagens befraktningskapitel

4.1 Lagens regler

För svensk del regleras vissa frågor om tidscertepartier i 14 Kap. SjöL. Kapitlet skall tillämpas på svensk inrikesfart och sjöfart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge och i övrigt vid befraktning när svensk rätt skall tillämpas. Det kan här nämnas att det nordiska samarbetet på sjöfartens området gett mycket stor likhet mellan de nordiska sjölagarna. I princip är det korrekt att säga att det finns en gemensam nordisk sjörätt.²⁸ Samarbetet började under 1880-talet och sedan dess har alla större ändringar i de nordiska sjölagarna gjorts i nära samarbete mellan länderna.

Även om tidsbefraktning som avtalstyp förekommit sedan medeltiden var det först i samband med 1936 års ändringar i sjölagen som det för första gången i svensk rätt infördes regler om tidsbefraktning. Vid denna tid såg befraktningsmarknaden annorlunda ut jämfört med idag i det att redare sällan använde andra än sina egna fartyg, detta skedde i princip enbart när fraktpriserna var mycket höga och det rådde brist på tonnage.²⁹ Att hyra in fartyg under tidscerteparti sågs som en nödlösning man inte gärna använde sig av. Sedan dess har användandet av tidsbefraktning ökat allt mer. Utvecklingen är liknande även utanför Norden.³⁰ När Sverige 1994 fick en ny sjölag valde därför lagstiftaren att modernisera reglerna om tidsbefraktning och anpassa dem till de regler som utvecklats i praxis runt om i världen under lång tid. Att de nya svenska reglerna skulle återspegla redan gällande standardtidscertepartier och de regler som fanns i dem uttrycktes som en tydlig målsättning av lagstiftaren.³¹

Även om de nya reglerna om tidsbefraktning i stor utsträckning är hämtade från standardtidscertepartier är de på intet sätt lika heltäckande. I kommande avsnittet om ”Befraktningskapitlets dispositiva karaktär” kommer jag att visa att reglerna snarare har karaktären av komplement till parternas tidscerteparti och av lagstiftaren är tänkta att fungera som en normlösning som ger parterna en utgångspunkt när de skall förhandla fram de enskilda kontrakten. Till skillnad från de vanligaste standardtidscertepartierna innehåller den svenska sjölagen ingen force majeureklausul. Force majeureklausulerna i tidscertepartier är, som jag behandlat ovan i kapitel 3, oftast utformade som ansvarsfrihetsgrundande för alla olika förpliktelser hos parterna. Således kan samma klausul användas till att fritaga tidsbefraktaren från ansvar för skador på fartyget som att fritaga tidsbortfraktaren från ansvar för att inte levererat fartyget i tid. Vad gäller ansvarsreglerna i 14 Kap. SjöL. är de utformade på ett lite annorlunda sätt. Här finns ingen force majeureklausul utan vid varje av de förpliktelser som regleras fördelas ansvaret för kontraktsbrott på ett bestämt sätt mellan tidsbortfraktare och tidsbefraktare. Så regleras till exempel

²⁸ Falkanger s 3.

²⁹ Regeringens proposition 1993/94:195 om ny sjölag s 138.

³⁰ Packard s 1.

³¹ SOU 1990:13 s 31.

tidsbortfraktarens ansvar för dröjsmål eller fel vid leverans av fartyget i SjöL 14:57 som lyder "Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för, föreligger inte rätt till sådan ersättning..." Regeln är alltså utformad som ett presumtionsansvar det vill säga vid sen eller felaktig leverans måste tidsbortfraktaren visa att han inte varit försiktig för att undgå ansvar. I princip liknar detta en force majeureklausul till sin konstruktion i det att det är den part som inte fullgjort sin prestation som har att visa att anledningen till kontraktsbrottet faller inom ett visst undantag. Vad gäller andra avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida regleras dessa i 64§ där tidsbefraktaren "har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för." En liknande regel gäller för tidsbortfraktarens ansvar för skador på fartyget enligt 65§ där ansvar föreligger om skadorna uppkommit genom fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som denne svarar för.

Reglerna för ansvar är alltså utformade som ett culpa- eller presumtionsansvar, vilket innebär att vid tvist det måste avgöras om det förelegat vårdslöshet eller uppsåtlighet från parts sida. Vad denna vårdslöshet skulle kunna innebära eller vilka hänsyn man skall ta med i bedömningen för att avgöra om vad som är vårdslöst ges ingen regel om och varken i förarbetena eller i praxis har frågan ens diskuterats. En möjlighet finns ju naturligtvis att se på de rättsfall från engelsk rätt där frågan om parts vårdslöshet i tidscertepartier diskuterats. Vissa av de culpabedömningar som görs i engelsk rätt i tolkning av force majeureklausuler skulle naturligtvis kunna användas av svensk domstol i en eventuell culpabedömning. Jag ställer mig dock mycket tveksam till en sådan bedömning. Den viktigaste invändningen är att det i praktiken, även mellan svenska parter, används standardtidscertepartier innehållande de force majeurebegrepp jag kommer att redogöra för i kapitel 6 istället för de ansvarsregler som finns den svenska sjölagen. Det är därför inte särskilt troligt att den svenska sjölagen med dess presumtions- eller culpaansvar kommer att bli tillämplig i tvist om kontraktsbrott i tidscertepartier ens mellan svenska parter. För det andra saknas bedömningsgrunder i den svenska sjölagen om vad den vårdslöshet som skall avgöras föreligger eller inte innebär. I denna situation anser jag det vore bättre om den svenske lagstiftaren tog steget fullt ut i att använda redan befintliga standardtidscertepartier och den praxis som utbildats vid deras tillämpning genom att införa en svensk motsvarighet till en force majeureklausul.

4.2 Befraktningskapitlets dispositiva karaktär

Det kanske mest framträdande i det Kap. 14 SjöL. som behandlar befraktningsavtalen, är dess dispositiva karaktär och den ganska ofullständiga regleringen av många frågor. Att sjölagen Kap. 14 är dispositivt framgår av dess andra paragraf. SjöL 14:2 lyder "Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna." Reglernas dispositiva karaktär innebär ingen ändring från den tidigare lagen men i den senare har det förtydligats att inte bara bestämmelser i parternas avtal utan även praxis som utbildats mellan parterna skall gälla

istället för lagens regler.³² Redan 1936 då de första reglerna om tidsbefraktning infördes i den svenska sjölagen poängterades befraktningskapitlets dispositiva karaktär och att man vid framtagandet av reglerna i mångt och mycket hämtat lösningsmodeller från dåtidens standardtidscertepartier. Även i den nya sjölagen från 1994 behölls den dispositiva karaktären och de ändringar som gjorts är även de hämtade från olika standardkontrakt. Lundmark pekar i sin avhandling om friskrivningsklausuler på att uttryckssättet i Kap. 14 SjöL. visar att man här från lagstiftarens sida medvetet visar att sedvänja prioriteras framför dispositiv rätt och den svaga ställning de svenska reglerna har.³³

Vad gäller de nya reglerna i Kap. 14 SjöL. poängterar utredningen från 1990 att reglerna om tidsbefraktning har setts över och anpassats till en modern befraktningsmarknad. Flera av de regler som ändrats har sin utgångspunkt i något av de olika standardkontrakt som finns på marknaden. Dessa har använts som mall för att i så stor mån som möjligt anpassa de svenska reglerna till redan befintlig tidsbefraktningspraxis. Utöver dessa regler som bygger på existerande standardtidscertepartier har även regler införts vars syfte har varit att komplettera regler i standardtidscertepartierna som varit otydliga eller helt enkelt saknas.³⁴ Genom att klart visa att lagstiftaren låter sedvänja gå före dispositiv rätt antar jag att man väl är medveten om att just detta område inom sjörätten traditionellt varit ett område där avtalsfrihet alltid varit av stort intresse. Genom att till skillnad från standardtidscertepartierna inte ha en force majeureklausul i den svenska sjölagen i kombination med dispositiva regler anser jag att lagstiften visat att man inte lägger sig utformningen av force majeureklausuler utan överlämnat detta till parterna och de standardklausuler som finns.

Även den norska utredningen från 1993 om en ny sjölag poängterar att de införda reglerna är en kodifiering av nuvarande praxis. I utredningens sägs ” Det er foretatt få materielle endringer i gjelende regler, med det er foreslått en god del nye bestemmelser som stort følger gjeldende nordisk og anglo-amerikansk praksis.”³⁵ Till skillnad från den mer försiktiga svenska lagutredningen där det bara hänvisas till praxis uttalar normmännen tydligt att det är den anglo-amerikanska rätten man menar när det talas om praxis. I praktiken torde även detta vara underförstått vad gäller den svenska utredningen.

Standardkontraktens betydelse för de dispositiva reglerna i sjölagen visar sig också genom att förarbetena ganska ofta hänvisar till en speciell bestämmelse i ett standardtidscerteparti när motsvarande reglering motiveras i den svenska sjölagen.³⁶ I denna situation, när man ändå använder sig av standardtidscertepartier som mall, är jag förvånad att den svenska sjölagen helt lämnar frågan om force majeureklausuler öppna. Eftersom force majeureklausuler är såpass

³² SOU 1994:13 s 172.

³³ Lundmark Thorsten, Friskrivningsklausuler Giltighet och Räckvidd, Uppsala 1996 s 85.

³⁴ SOU 1994:13 s 12.

³⁵ NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs s 83.

³⁶ Se speciellt SOU 1994:13 s 201.

standardiserade och förekommer i så gott som alla kontrakt är det lite underligt att den svenske lagstiftaren lämnar frågan om deras tillämpning helt öppen.

Trots att lagstiftaren i stort följer standardkontrakten och mycket väl poängterar reglernas dispositiva karaktär vill man inte anse att de svenska reglerna inte har någon större betydelse. Att reglerna är dispositiva och i princip aldrig används i tidscertepartier hindrar inte lagstiftaren från att tro att de ändå kan komma att få betydelse. I SOU 1990:13 ges en förklaring till vad utredningen avser med dispositiva regler och deras innebörd. Där anförs att dispositiva regler i dagens läge inte enbart har en utfyllande funktion i de fall där parterna inte närmare reglerat en fråga utan också att dispositiva regler mer och mer antar karaktären av en av lagstiftaren genomtänkt och väl balanserad normlösning.³⁷ Att införa dispositiva regler av denna karaktär visar på att lagstiftaren tagit ställning i vissa frågor och de lösningar som ges skall ses som en normlösning som också lagtolkaren kan utgå ifrån vid tolkning av enskilda klausuler i ett tidscerteparti. Även om inte reglerna i fjortonde kapitlet ger en fullständig reglering av tidscertepartiet vill lagstiftaren ändå genom ett rättspolitiska ställningstagande påverka utvecklingen i en särskild riktning³⁸. Trots lagstiftarens goda intentioner verkar inte antalet tvister som når de allmänna domstolarna ha påverkats nämnvärt. Snarare har jag fått uppfattningen, genom att studera antalet tvister i ND som berör tidscertepartier, att antalet minskar år för år.

Det enda fallet jag känner till när en svensk domstol tagit ställning till hur en friskrivningsklausul skall tolkas i ett tidscerteparti med utgångspunkt i ett standardkontrakt är NJA 1954 s 573. Det var här fråga om ett tidscerteparti mellan en norsk bortfraktare och en svensk befraktare som ingåtts med ett engelsk standardkontrakt som utgångspunkt. Tvist uppkom om hur en friskrivningsklausul skulle tolkas. Högsta domstolen uttalade att ” Bedömandet av förevarande tvist är främst beroende av huru bestämmelserna uti ifrågavarande standardcerteparti rätteligen skola tolkas. Därvid bör med hänsyn till certepartiets engelska ursprung- oavsett om å parternas mellanvarande i och för sig skall tillämpas svensk rätt- beaktas engelsk rättsuppfattning på området.” Eftersom det var fråga om en friskrivningsklausul uttalade HD att den som sådan skulle tolkas snävt särskilt som standardcertepartiet utformats av en organisation som företrädde befraktarintressen. HD valde sedan den tolkning av klausulen som stod i bäst överensstämmelse med engelsk rättsuppfattning. Några särskilda omständigheter som talade för en annan tolkning fanns inte.

Detta fall är intressant ur flera synvinklar. Som jag ser det ger det stöd för flera olika principer vid tolkning av friskrivningsklausuler i tidscertepartier som skall bedömas av en svensk domstol. För det första skall friskrivningsklausuler tolkas restriktivt. Detta är inget unikt för svensk rätt utan samma sak gäller även enligt common law.³⁹ För det andra visar fallet att även om svensk rätt skall tillämpas så tar man hänsyn till engelsk rätt om certepartiet framförhandlats med ett standardtidscerteparti med utgångspunkt i engelsk rätt som mall. I de standardtidscertepartier jag redogör för i kapitlet 5 är utgångspunkten att tvister skall avgöras genom skiljedom i London enligt

³⁷ SOU 1994:13 s 85f.

³⁸ Prop. 1993/94:195 s 161-162 och Riksdagens betänkande 1993/94: LU 31 Ny sjölag s 18-19.

³⁹ Wilford Michael, Coghlin Terence and Kimball John D., Time Charters, London 1991 s 353.

engelsk rätt. I de böcker jag använt mig av verkar alla författare vara eniga om att det är engelsk rätt som tillämpas i de allra flesta tvister i tidscertepartier.⁴⁰ Den engelska rättens stora inflytande över befraktningsrätten i kombination med användandet av standardtidscertepartier har gjort att det bildats en egen "klausulrätt" där tolkning av tidscertepartier sker enligt en internationell rätt med engelska domstolsavgöranden som den ledande tolkningskällan.⁴¹ Detta faktum uppmärksammas i utredningen som påpekar att om tidscertepartiet ingåtts på den internationella marknaden skall bör en traditionell engelsk tolkning gå före en svensk tolkning.⁴² Här visas alltså att den internationella karaktären på många av de tidscertepartier som ingås får konsekvenser för tolkningen även om svensk rätt skall användas. Genom de ovan redogjorda uttalandena i NJA 1954 s 573 och 1990 års lagutredning anser jag det tydligt att svensk rätt accepterar en engelsk tolkning av tidscertepartier även om svensk rätt skall tillämpas.

⁴⁰ Gorton m.fl. 1989 s 98.

⁴¹ Falkanger s 214 och Selvig Erling, *Tolkning efter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*, *Tidsskrift for Rettsvitenskap* 1986 sid s 1.

⁴² SOU 1994:13 s 86.

5 Standardtidscertepartier

5.1 Inledning

Som visats ovan i kapitel 4 spelar den svenska sjölagens bestämmelser en obetydlig roll i den rättsliga regleringen av tidscertepartier. Det som istället har kommit att få en mycket stor betydelse för utvecklingen inom certepartifarten är de olika standardtidscertepartier som finns på marknaden. Ett avtal om tidsbefraktning ingås på en fri marknad och parterna inbördes styrkeförhållanden blir därför beroende av hur marknaden för godstransporter till sjöss ser ut vid det aktuella tillfället för avtalets ingående.⁴³ På den fria marknaden har i brist på rättsliga regleringar olika organisationer fått en tämligen stark ställning. Som behandlats ovan uttalade HD i NJA 1954 s 573 att man vid tolkning av enskilda klausuler i standardkontrakt kan ta hänsyn till deras bakgrund och vilka parter som förhandlat fram kontraktet. I detta kapitel skall därför ges en beskrivning av de vanligast förekommande standardtidscertepartierna, det arbete som ligger bakom dem och hur force majeureklausulerna i några av de vanligaste förekommande standardtidscertepartierna formulerats.

5.2 Arbetet med att ta fram standardtidscertepartier

De standardtidscertepartier som förekommer på världsmarknaden brukar vara framförhandlade av organisationer där både redar- och befraktarintressen finns representerade. Den största och mest välkända är The Baltic and International Maritime Council, (BIMCO)⁴⁴. BIMCO grundades 1905 och är världens största privata sjöfartsorganisation med över 2 700 medlemmar från hela världen. Organisationen har sitt säte i Köpenhamn. Medlemmar är olika organisationer och företag som representerar både redare, lastägare, befraktare och mäklare. Organisationens medlemmarna kontrollerar idag ca 60% av världens handelsflotta.⁴⁵ En stor del av arbetet inom BIMCO går ut på att ta fram olika standardkontrakt och interna regler för sina medlemmar. Detta ”documentary work”⁴⁶ brukar gå till så att en kommitté utarbetar förslag till kontrakt och sedan anordnas konferenser där parterna slutförhandlar avtalen. BIMCO har dels varit med och förhandlat fram ett antal standardkontrakt s.k. ”agreed documents” dels gett ut en klassificering av olika kontrakt som organisationen godkänt antingen genom att själva varit med och förhandlat eller på annat sätt godkänt s.k. ”approved Documents”⁴⁷. Bland de standardtidscertepartier BIMCO har klassificerat som ”approved Documents” märks bl.a. BALTIME 39, LINERTIME, GASTIME och NYPE.⁴⁸

Även om både redar- och befraktarintressen varit representerade vid framförhandlandet av de standardtidscertepartier som BIMCO godkänt anses dessa generellt vara mer fördelaktiga för

⁴³ Wilson s 3.

⁴⁴ Beckman Rudolf, Handbok i sjörätt, 6:e omarb. Uppl., Helsingfors 1971 s 102.

⁴⁵ Från BIMCOs hemsida http://www.bimco.dk/html/about_bimco.html.

⁴⁶ Erling i TFR 1986 s 1.

⁴⁷ Gorton m.fl. 1999 s 109.

⁴⁸ En fullständig förteckning av BIMCOs approved Documents ges i Bil. 1.

redaren än för befraktaren. Eftersom mitt arbete enbart behandlar force majeureklausuler skall jag inte gå in på hur dessa redarvänliga tendenser kommit till uttryck utan jag konstaterar att så anses vara fallet och att de styrkeförhållanden som ligger bakom standardtidscertepartierna inte märks vid utformningen av force majeureklausulerna. Dessa innehåller i princip samma begrepp oavsett tidscertepartiets bakgrund.

De förekommande standardtidscertepartierna kan delas in i sådana som gäller torrlast och sådana som gäller tanklast (olja, oljeprodukter). De standardtidscertepartierna som används för tanklast präglas av oljebolagens starka ställning och är oftast ganska hårda mot redaren.⁴⁹ Ett exempel på ett sådant standardtidscerteparti är Shelltime. Namnet kommer av, vilket är vanligt vid tidscertepartier av tanklast att, det är ett oljebolag som utarbetat certepartiet. På grund av sin storlek är oljebolagen i princip de enda företag som själva bedriver någon verksamhet med att ta fram egna standardtidscertepartier.

Bland andra organisationer som deltar i framtagandet av olika standardkontrakt märks framförallt Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA). Organisationen har sitt säte i Rotterdam och har medlemmar från hela världen. Medlemmarna består av organisationer för olika skeppsmäklare och agenter som för befraktare, lastägare och redare förhandlar fram olika standardkontrakt⁵⁰. Även här finns olika kommittéer för att förhandla fram olika standardkontrakt mellan olika intressenter. Det standardtidscerteparti som är det mest kända och som organisationen har tagit fram är NYPE 93, som även godkänts av BIMCO. Tillsammans med Baltime 39 är NYPE 93 det mest använda standardtidscertepartiet.⁵¹ Baltime 39 anses vara ett tämligen fartygsägarvänligt kontrakt och det nyare NYPE 93 är inte fullt så redarvänligt även om det liknar detta mer än något av de nyare tidscertepartierna. Ett exempel på nyare mer moderna och mer befraktarvänliga tidscertepartierna är Fonasbatime utarbetat FONASBA.⁵² Den uppfattningen jag har fått är att ju modernare standardtidscertepartierna är desto mer balanserade är de. Detta tror jag beror på två faktorer med historiska förklaringar. För det första är många av de största medlemmarna i både BIMCO och FONASBA från Storbritannien och USA. Dessa länder har sedan länge varit stora sjöfartsnationer där fartygsägare haft en stark ställning men under de senaste åren har fler och fler av medlemmarna kommit från mindre nationer där det finns starka befraktarintressen. För det andra har fartygsägarna genom historien varit den starkare parten men detta håller också på att ändras. Genom ökad användning av tidscertepartier har befraktarna blivit fler och kan därför genom samarbete skapa en bättre förhandlingssituation gentemot fartygsägarna.

De färdigförhandlade kontrakten får oftast en väl avvägd balans mellan redare och tidsbefraktare även om det senare genom kontraktens praktiska användande kan visa på oklarheter eller brister som kan få konsekvenser för fördelning av risker i kontraktet. Som kommer att visas i avsnitt 5.4 är det sällan det förekommer några stora variationer i just force majeureklausulerna. Eftersom vissa

⁴⁹ Gorton Lars, New York Produce exchange TC 93- Några kommentarer, Svensk Sjöfarts Tidning nr 51-52 1994 s 21.

⁵⁰ Från FONASBAs hemsida http://www.fonasba.com/overview_members.html.

⁵¹ Todd s 19.

⁵² Todd s 20.

engelska begrepp har fått ett såpass fast betydelse så undviker man att använda sig av andra formuleringar. Genom att använda standardbegrepp minskar parternas osäkerhet vilket gör att de kan koncentrera sig på viktigare frågor de rent ekonomiska aspekterna av ett tidscerteparti såsom fraktens storlek och fördelning av kostnader man vet uppkommer.

5.3 Fördelar med standardcertepartier

Som jag redogjort för ovan i kapitel 4.2 har standardtidscertepartier alltid spelat en stor roll både som mall för lagstiftning och för parterna när de skall ingå enskilda avtal. När för första gången regler om tidsbefraktning infördes i den svenska sjölagen år 1936 hämtades lösningsmodeller från de på den tiden förekommande standardkontrakten och lagens regler blev på sätt endast en kodifiering av dåtidens handelsbruk.⁵³ I dagens läge spelar standardkontrakten fortfarande en mycket viktig roll i de att de tjänar som en utgångspunkt när enskilda parter skall förhandla fram sina kontrakt. Det vanligaste i dagens läge torde vara att tidscertepartier ingås med något av de många på marknaden förekommande standardtidscertepartier som mall.

Fördelar med standardkontrakt i jämförelse med att parterna själva förhandlar fram sina kontrakt helt själva finns på många sätt. Den viktigaste fördelen med standardkontrakt torde vara att det besparar parterna mycket tid och arbete. Genom förekomsten av standardtidscertepartier slipper parterna förhandla med varandra om alla detaljer utan kan snabbt och till en låg kostnad ingå ett tidscerteparti som de vet är utarbetat med hänsyn till båda parternas intressen. Förekomsten av standardtidscertepartier som används av parter i alla delar av världen gör också att tillämpningen av kontrakten blir likartad och att domstolar i olika länder kan se hur andra domstolar tillämpar vissa regler.⁵⁴ I senare standardkontrakt har hänsyn tagits för att försöka undvika konflikter som uppstod vid tillämpningen av de äldre kontrakten. På detta sätt utvecklas standardtidscertepartierna hela tiden i takt med domstolarnas arbete att tolka enskilda klausuler.

Standardkontrakt ger också parterna en säkerhet genom att de flesta klausulerna i sådan kontrakt har ett bestämt innehåll och skulle tvist uppstå finns oftast domstolsavgöranden om de vanligaste klausulerna skall tolkas. När domstol tolkat klausuler i standardkontrakt brukar dessa efterhand ändras för att passa de senaste avgjorda domarna och för att minska parternas osäkerhet om vad en viss klausul egentligen innebär.

Eftersom certepartimarknaden inte är reglerad av någon som helst judiciell kontroll är standardkontrakt också en trygghet för parterna, även om det ofta förekommer tillägg till dessa där parternas inbördes styrkeförhållande mer tydligt kommer till uttryck genom att standardkontrakten inte bara fått en normerande funktion jämnar utan också ut styrkeförhållandena under längre period så att risken i vissa hänseenden kan minskas.⁵⁵ Detta gäller kanske främst frågor av icke rent

⁵³ Prop. 1993/94:195 s 136.

⁵⁴ Wilson s 3f.

⁵⁵ Todd s 19.

ekonomisk art som t.ex. parternas möjlighet till olika ansvarsfriskrivningar. Faktorer såsom pris för befraktningen av fartyget varierar ju naturligtvis men genom att minska övriga variationsmöjligheter skapas ändå en stabilare marknad för båda parter.

I och med att de allra flesta tidscertepartier ingås med något standardkontrakt som förebild och det inom befraktningsbranschen utbildats viss praxis kan man säga att tolkningen av tidscertepartier utgör en egen "klausulrätt", ett område med stark internationell prägel.⁵⁶ Genom att de flesta klausuler i standardkontrakt har en visst innehåll och tvister om dess innebörd avgörs från en mängd olika domstolar runt om i världen kan domstol som står inför att lösa en tvist oftast få hjälp ifrån domstolar utanför det egna landet varvid en internationell tolkningsarbete uppstår. En enhetlig tolkning av samma begrepp runtom i världen gör också att parterna slipper vara osäkra om vad motparten lägger för innebörd i vissa uttryck.

En annan anledning till att standardkontrakt används i så stor utsträckning är att det ger parterna en möjlighet att välja ett kontrakt som är anpassat till just den typ av transport det handlar om.⁵⁷ Beroende på vilken typ av last det handlar om, typen av fartyg och andra faktorer som påverkar innehållet i ett kontrakt kan parterna välja mellan olika kontrakt för just det egna syftet. I bilaga I ges en förteckning över de standardcertepartier BIMCO har antagit och vilka olika användningsområde varje tidscerteparti har.

5.4 Force majeureklausuler i standardtidscertepartier

Hur är då de vanligaste förekommande force majeureklausulerna i standardtidscertepartier formulerade? I detta avsnitt skall jag kort referera några force majeureklausuler i de mest använda standardtidscertepartier som finns på marknaden. Som synes förekommer de begrepp jag valt att fördjupa mig i alla tidscertepartierna om än med små variationer.

I NYPE 93 lyder force majeureklausulen "The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,....always mutually accepted."

I Intertanktime 80 regleras force majeure i klausul 28 som lyder "And neither shall the vessel, the Master or Owners, nor Charterers shall, unless otherwise in this Charter Party expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, seizure under legal process...or restraints of princes, rulers and people."

Klausul 13 i Linertime "Deep Sea Time Charter" lyder " ...the following mutual exceptions : act of God,...restraint of princes and rulers.."

⁵⁶ Falkanger s 214.

⁵⁷ Todd s 19.

I Supplytime 89 "Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels" lyder force majeureklausulen "Neither the Owners nor the Charterers shall be liable for any loss, damages or delay or failure to performance hereunder resulting from any force majeure event, including but not limited to acts of God"

Identiska lydelse har Shelltime 4, Gastime och BIMCHENTIME där klausulerna lyder "Further, neither the vessel, her master or Owners, nor Charters shall, unless otherwise in this charter expressly provided, be liable for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, seizure under legal process...or restraints of princes, rulers and people."

Som synes liknar force majeureklausulerna varandra tämligen mycket. Som visat ovan under 5.3 vill parterna oftast ha så stor säkerhet som möjligt om vad en klausul innebär och vilka konsekvenser den kan få på deras rättsförhållande. Genom att använda standardformuleringar i de enskilda klausulerna uppnås en säkerhet om vad klausulerna innebär och vilken tolkning domstolarna gett vissa begrepp. Jämför man force majeureklausuler från ett äldre och ett yngre tidscerteparti ser man oftast att det nyare innehåller just de begrepp som redogörs för in denna uppsats. När ett begrepp fått en såpass fast betydelse som t.ex. "act of God" och det inom branschen finns kunskap om vad begreppet kan få för konsekvenser ökar benägenheten att använda begreppet i de tidscertepartier som förhandlas fram. Detta leder till att force majeureklausulerna blir alltmer standardiserade. De begrepp som redogörs för i kapitel 6 är typexempel på begrepp som förekommer i de vanligaste standardtidscertepartierna.

5.5 Svenska rederiers användning av standardtidscertepartier

Vad gäller svenska rederiers användning av standardtidscertepartier har jag ringt runt till ett flertal rederier för att höra vilka standardkontrakt de använder när de skall förhandla fram sina tidscertepartier. De jag talat med har oftast varit personer på marknadsavdelningen inom rederierna där de inte känt till alla detaljer om hur kontrakten förhandlas fram men ändå kunnat ge en tämligen god beskrivning av hur arbetet med att skriva kontrakten går till. Den bild jag fått om hur rederierna använder sig av vissa standardtidscertepartier stämmer väl överens med den litteratur jag använt mig av. Standardtidscertepartier utgör oftast grunden för arbetet med att ta fram ett individuellt kontrakt. Genom tillägg anpassas kontraktet till den aktuella situationen men det är mycket sällan man går in och ändrar i force majeureklausulerna. Av de rederier jag talat var det ingen som trodde att man frångick standardtidscertepartiets lydelse vad gäller reglering av force majeure.

På Gorthon Lines använder man sig av NYPE 93 som utgångspunkt när de förhandlar fram sina kontrakt.⁵⁸ Att man använder sig av ett standardtidscerteparti innebär oftast att man utgår ifrån kontraktets innehåll men gör de tillägg man anser sig behöva för att anpassa det ytterligare till

⁵⁸ Telefonsamtal med Kenny Petersson, marknadschef på Gorthon Lines.

parternas speciella situation. Dessa tillägg kan vara mycket långa och i det senaste kontraktet United Tankers förhandlade fram gjordes ett tillägg på inte mindre än 52 paragrafer.⁵⁹

Bylock & Nordsjöfrakt arbetar oftast fram specialkontrakt för sina fartyg med Linertime som utgångspunkt.⁶⁰ Genom tillägg till Linertime anpassas kontraktet till kundens önskemål. De klausuler som ändras mest frekvent är de som handlar om betalning av frakt och vilka kostnader respektive part skall stå för. Vid fråga om man går in och ändrar på force majeureklausuler blev svaret att så fort det handlar ”Om det går åt helvete klausuler” så kopplas bolagets jurist in men Fredrik Hallbjörner förmodade att man inte går in och ändrar på de formuleringar som finns i kontraktet. Över huvudtaget aktar man sig för att ändra klausuler som inte är av rent ekonomiskt intresse för parterna. De vanligaste ändringarna i mer juridiska klausuler görs i skiljedomsklausulen där de oftast hänvisar till skiljedom i London.

Nordström och Thulin Argonaut är ett svenskt rederi som enbart sysslar med stortank d.v.s. transport av oljeprodukter med fartyg på över 100.000 ton. Som jag skrivit om tidigare präglas certepartier mellan oljebolag och rederier av oljebolagens starka ställning något som bekräftas av Tony Rehnström på N&T Argonaut.⁶¹ De tidscertepartier de förhandlar fram har enbart oljebolagens egna kontrakt som utgångspunkt och det görs aldrig några ändringar i redan befintliga force majeureklausuler.

På United Tankers som är ett dotterbolag till Broströms rederier i Göteborg använder man sig numera enbart av standardtidscertepartiet Shelltime när man förhandlar fram sina kontrakt.⁶² Någon ändring i force majeureklausulen skedde inte.

Sammanfattar man den bild jag fått av mina samtal med de praktiker som dagligen kommer i kontakt med tidscertepartier kan jag konstatera att intresset fokuseras på de ekonomiska delarna av kontrakten. De klausuler som reglerar force majeure-situationer ändras i princip aldrig och kunskapen om vad de egentligen innebär uppfattar jag som tämligen lite.

5.6 Lagvals- och skiljedomsklausuler

I de standardtidscertepartier som beskrivits ovan och i princip alla standardtidscertepartier skall tvister mellan parterna avgöras genom skiljedom och då oftast i London eller New York. Detta är naturligtvis den största orsaken till att de inte förekommer några kända rättsfall från svenska domstolar om tvister om tolkning av force majeureklausuler i standardtidscertepartier. Så fort tidscertepartiet är ingånget mellan svensk part och utomnordisk part så har det nästan undantagslöst varit fallet att tvist skall avgöras i London enligt engelsk rätt. Om det inte klargjorts att engelsk rätt

⁵⁹ Telefonsamtal med Bruno Karlsson, Chartering manager på United Tankers i Göteborg.

⁶⁰ Telefonsamtal med Fredrik Hallbjörner, marketing assistant på B&N i Skärhamn.

⁶¹ Telefonsamtal med Tony Rehnström, operation manager på Nordström och Thulin Argonaut.

⁶² Telefonsamtal med Bruno Karlsson, Chartering manager på United Tankers i Göteborg.

skulle tillämpas vid skiljedomsförfarande i London så var det innan 1990 enligt engelsk rätt underförstått att om skiljedom skulle ske i London var det engelsk lag som skulle användas. Genom Contracts Act från 1990 ändrades detta. Om det inte framgår klart och tydligt att det är engelsk rätt som skall användas skall det lands lag användas dit avtalet har störst anknytning.⁶³ Genom lagändringen har de flesta skiljedoms klausuler i standardkontrakten ändras så att det nu framgår klart och tydligt att det är det lands lag där skiljedomstolen finns som skall tillämpas. Genom den engelska lagändringen finns alltså en möjlighet att det mellan svenska eller nordiska parter, trots att London anges som skiljedomsort, tvist kan komma att avgöras enligt svensk rätt. Vad jag sett så har dock inte detta inträffat.

Vad gäller den nya svenska sjölagen så poängterades i 1990 års utredning möjligheten att avgöra tvister enligt nordisk rätt som positivt för parterna. Att avgöra tvister genom skiljedom i London eller New York ansåg den svenske lagstiftaren ta lång tid och vara en onödigt dyr lösning. Som jag redogjort för under 4.2 har genom att införa gemensamma nordiska regler om tidsbefraktning lagstiftaren velat ge parterna möjlighet att lösa tvister enligt nordisk rätt.⁶⁴ Jag tycker dock det verkar som om lagstiftarens intentioner inte har fått större genomslagskraft. De dispositiva reglerna i nordisk rätt har inte enligt varken praktiker eller teoretiker fått något större genomslag.⁶⁵ Detta förvånar mig inte med tanke på den ofullständiga reglering den svenska sjölagen ger i jämförelse med de standardtidscertepartier som finns på marknaden. Trots att det numera finns möjlighet att tillämpa svenska lagregler fortsätter alltså standardtidscertepartierna med utgångspunkt i engelsk rätt att vara den viktigaste utgångspunkten när parter skall förhandla fram egna tidscertepartier.

⁶³ England- Contracts Act 1990- warning, BIMCO Bulletin 2/91 sid 11.

⁶⁴ SOU 1994:13 s 201.

⁶⁵ SjöfartsT nr 51-52 1994 s 21.

6 Force majeurebegrepp i engelsk rätt

6.1 Inledning

De ovan redovisade standardtidscerteapertierna och deras av force majeurebegrepp är mycket vanligt förekommande och en stor del av tidscertepartierna i världen seglar under någon av dem eller med dem som utgångspunkt för de individuella kontrakten. Som synes innehåller i princip alla force majeureklausuler samma begrepp. Anledningen till att begreppen "act of God" och "act of the Queen's enemies" förekommer är att de förutom kontraktuella undantag från prestationsskyldighet även finns som allmänna undantag från prestationsskyldighet enligt engelsk rätt. Detta innebär att om det mycket ovanliga skulle inträffa att parterna i sitt kontrakt inte har med en force majeureklausul kan enligt engelsk rätt part stödja sig på de i engelsk rätt förekommande undantagen för ansvar nämligen "inherent vice", "contributory negligence", "act of God" och "act of the Queen's enemies".⁶⁶ Med "inherent vice" avses inneboende egenskaper och refererar till skador som uppkommer även genom normalt bruk eller genom naturliga konsekvenser. Ett exempel är att frukt om det får ligga för länge ruttnar och att fartyg efter lång tid i vatten rostar. Med undantaget "contributory negligence" menas undantag från ansvar för skador som uppkommer genom motpartens försumlighet. Utifrån den litteratur jag använt mig av så spelar dessa allmänna undantaget ingen roll vad gäller tidscertepartier idag eftersom det i princip alltid finns kontraktuella undantag för parterna att stödja sig på. Jag kommer därför inte att behandla dessa undantag som allmänna undantag utan istället se dem på samma sätt som övriga begrepp i force majeureklausuler. Att jag ändå rubricerar begreppen "act of God" och "act of the Queen's enemies" som allmänna undantag beror dels på att det på så sätt blir en naturlig avdelning av begreppen och dels att de rättsfall som jag redovisar för härnunder i enstaka fall inte har med sjörätt att göra.

I min sammanställning över rättsfall där begreppen har fått sitt innehåll har jag gjort ett urval av rättsfall. Urvalet är gjort på det sätt att jag utgått ifrån litteraturen och de rättsfall som omnämns där och kompletterat dessa med de fall som stödjer de slutsatser som domstolen där kom fram till.

6.2 Allmänna undantag

Som jag beskrivit ovan i kapitel 5 om standardkontrakt förekommer begreppen "act of God" och "act of the Queen's enemies" i vanligaste standardkontrakten. Ett av problemen med att tolka dessa klausuler är att begreppen finns som allmänna undantag enligt engelsk rätt och därmed förekommer i olika sorters kontrakt med olika funktioner och bakgrund. Ett exempel är att de också förekommer i konossement för att skydda fartygsägaren från ansvar för skador på lasten. De principer jag skall redogöra för är hämtade ur rättsfall som det hänvisas till i den litteratur jag använt mig av. Även

⁶⁶ SOU 1994:13 s 71.

om det i något fall inte handlar om tidscertepartier eller andra dokument för sjötransport så hänvisas de till i litteraturen.⁶⁷

6.2.1 ”Act of God”

Den typ av händelser som faller in under begreppet ”act of God” är de man vanligtvis förknippar med begreppet force majeure. Generellt kan sägas att det handlar om händelser som är oberoende av all mänsklig inblandning, tydliga exempel är naturkatastrofer av olika slag, och som inte kunnat förhindras genom förutseende och normal aktsamhet.⁶⁸ Typiska exempel på händelser som innebär ”act of God” är oväder, frost och blixtnedslag.⁶⁹

För att en händelse skall falla in under denna kategori krävs att ingen av parterna har haft en möjlighet genom sitt handlande eller vetande kunnat undvika eller förhindrat händelsen. ”act of God” kan däremot hävdas även om part eller parterna räknat med att händelsen skulle inträffa. Dock finns ett krav på att händelsen normalt inte skall inträffa och att den till sin natur är sällsynt.

I *Nichols v Marsland*⁷⁰ var frågan om häftiga skyfall som fått en byggd damm att svämma över kunde anses vara en ”act of God”. I en lägre instans fann en jury att ingen oaktsamhet förelegat varken vid dammarnas konstruktion eller underhållande men att om de häftiga skyfallen kunnat förutspås åtgärder för att förhindra en olycka hade kunnat vidtagas. I Court of Appeal konstaterades också att den som hävdade ”act of God” inte begått något misstag varken vid byggandet av dammarna eller därefter. I domstolens mening kan inte en sådan person anses ha orsakat en skada eftersom han inte agerat oaktsamt. Att olyckan kunde ha förhindrats genom att de häftiga skyfallen förutspåts påverkade inte saken eftersom dessa skyfall var av extraordinär natur. Domstolen ansåg också att även om det var vatten som redan fanns i dammarna före skyfallet som också orsakade skadorna på bron så var det genom skyfallet tillkomna vattnet som gjorde att dammarna brast. I en sådan situation måste det genom extraordinära skyfallet tillkomna vattnet anses ha orsakat skadorna.

I *Nugent v Smith*⁷¹ var fråga om skada på last och domstolen gjorde ett mer principiellt uttalande om undantagets tillämplighet. För att part skall kunna hävda undantaget måste han visa att han gjort allt som är praktiskt och rimligt möjligt för att hindra att lasten skadas. Om han använder all den kunskap och de metoder som en erfaren fartygsägare normalt har tillgång till och om han gör allt som man kan förvänta sig av honom men trots detta överrumplas av en storm eller andra naturfenomen så slipper han ansvar enligt undantaget ”act of God”⁷²

⁶⁷ Wilson s 245, Mocatta m.fl. s 221 och Wilford s 349.

⁶⁸ Wilson s 246.

⁶⁹ Wilson s 246.

⁷⁰ *Nichols v Marsland* (1876) 2 Ex.D. 1.

⁷¹ *Nugent v Smith* (1876) 1 C.P.D.423.

⁷² Wilford s 349.

I *Siordet and another v Hall and others*⁷³ var det fråga om skada på last orsakat av vatten som läckt från sönderfrusen ledning i stark kyla. I fallet konstaterade domstolen att det var fråga om ett ångfartyg som, för att komma iväg på morgonen, varit tvungen att fylla på vatten till ångpannan redan kvällen innan. Att göra så ansågs vara vanligt. Trots detta ansågs skadan uppkommit genom kaptenens oaktsamhet. Visserligen var det vanligt att göra som kaptenen gjort men med hänsyn till att det var vinter och att det varit rejält kallt dagarna före olyckan kunde det inte vara fråga om annat än oaktsamhet från kaptenens sida eftersom han enkelt kunnat förhindra olyckan genom att vänta med att fylla ångpannan till dess fartyget skulle avsegla. Detta innebar visserligen att avgången skulle bli ungefär två timmar försenad. Domstolen konstaterade att kunskapen om att vatten i järnrör som utsätts för stark kyla utvidgas och att det då troligen får röret att spricka måste anses allmän.. Mot denna kunskap som kaptenen måste ansetts ha stod faktumet att det inte var ovanligt att redan kvällen innan fartygets avgång låta pumpa in vattnet i ångpannan. Domstolen ansåg att kaptenen genom ett enkelt beslut kunnat förhindra risken för olyckan. I fallet kan inte kylan varit en överraskande händelse som inte redan fanns då kaptenen tog beslutet att låta vattnet pumpas in i ledningarna och kvarhållas där under natten. Som jag ser det torde det avgörande i detta fallet varit att det kyliga vädret redan hade inträffat innan kaptenen tog beslutet att fylla på vatten. Den starka kylan var alltså redan närvarande och kom inte som någon överraskning. Tillstånd som föreligger vid tiden för ett mänskligt handlande måste alltså alltid tas med i beräkningen.

Att för att "act of God" skall anses föreligga det inte får finnas någon som helst mänsklig inblandning slogs fast i fallet *The Merchant Prince*⁷⁴. Två fartyg hade kolliderat beroende på att det ena fartygets styranordning inte fungerat och därmed inte kunnat undgå att kollidera med det andra fartyget som låg för ankare. Ägarna till fartyget som kört in i det stillaliggande fartyget hävdade "act of God" eftersom man inte ansåg sig ha kunnat kontrollera sin egen styranordning vilken påstods fungerat tidigare men vid olyckan inte gjorde det. Domstolen började med att konstatera att de ankrade fartyget gjort allt som kunde anses vara behövligt för att undvika olyckan. Bevisbördan gick därefter över på den part som hävdade undantaget. Denne hade att visa att olyckan inte hade kunnat undvikas genom normal aktsamhet. Kravet på att en olycka inte hade kunnat undvikas var att man gjort allt med tillbörlig försiktighet, omsorgsfullhet och skicklighet som kan förväntas av en sjökaptan. Efter utredning fastslog domstolen att olyckan berodde på att fartyget hade satt in en ny kedja i sin styranordning och att denna genom att töja sig inte hade kunnat fungera som den skulle. Domstolen godtog visserligen svarandens argument att man inte kunnat kontrollera sin egen styranordning i den aktuella situationen men att orsaken härför var egen försumlighet. Domstolen ansåg att det måste anses allmänt känt att nya kedjor töjer sig efter att ha använts ett tag. Man måste också ha känt till att om kedjan töjde sig så skulle styranordningen inte fungera. Dessutom borde svaranden, eftersom man borde vetat att styranordningen kunde komma att påverkas av den nya kedjan, ha förberett användandet av den provisoriska styranordning fartyget var utrustat med, något som inte gjordes. På dessa grunder kunde inte svaranden invända undantaget "act of God".

⁷³ *Siordet and another v Hall and others* (1828) 4 Bing. 607.

⁷⁴ *The Merchant Prince* (1892) All E.R. Rep 1891-94 s 396.

Ett fall tar upp gränsdragningen mellan "act of God" och "perils of the sea" är *The Liver Alkali Works Company (Limited) v. Johnson*⁷⁵. Huvudfrågan var de allmänna undantagens tillämplighet och endast korta delar av fallet tar upp gränsdragningen mellan de båda undantagen. Ett fartyg hade gått på grund i dimma på en flod mellan Widnes och Liverpool. Genom grundstötningen skadades käreandens last (inget konossement var utfärdat) och denne krävde nu ersättning av fartygsägaren. Svaranden hävdade undantaget "act of God" eftersom han ansåg att olyckan berodde på dimman över vilken han inte hade någon som helst kontroll och att han dessutom gjort allt som stod i hans makt för att undvika olyckan. Domstolen konstaterade först att svaranden inte kunnat kontrollera dimman men att själva grundstötningen berodde på felaktig navigering från svarandens sida. Av okänd anledning hade fartyget kommit alltför nära stranden och detta måste ha varit orsakat av svaranden själv. Domstolen fann således att "act of God" inte förelegat och att "perils of the sea" inte kunde åberopas då undantaget inte var ett allmänt undantag.

För att "act of God" skall föreligga får den händelse som orsakat skadan inte på något sätt bero på mänskligt handlande. Så fort mänskligt handlande varit inblandat i någon del av händelseförloppet så anses det inte vara en "act of God". En slutgiltig olycka är oftast resultatet av flera händelser som på något sätt har med varandra att göra. Även om den primära orsaken är en händelse som inträffat utan mänsklig inblandning så är inte detta tillräckligt. Den sönderfrusna vattenledningen i *Siordet and another v Hall and others* var ju direkt orsakad av kyla, något som inte människan kan påverka. Den primära anledningen låg alltså utanför mänsklig kontroll. Ändå ansåg inte domstolen att "act of God" kunde göras gällande. Anledningen var att mänskligt handlande i kombination med insikt, faktisk eller möjlig, om att olyckan kunde inträffa och att olyckan kunde ha undvikits genom mänskligt handlande. Det får inte ens vara så att en mänsklig handling möjliggjorde olyckan eller att olyckan var att räkna med som en möjlig konsekvens av ett mänskligt handlande. Kravet går således längre än att enbart gälla händelser som inte går att kontrollera, de får inte ens vara en möjlighet som man normalt måste räkna med kan uppkomma genom mänskligt handlande. Vad som är normalt varierar naturligtvis mellan olika situationer och jag har uppfattningen att domstolarna här ställer höga krav på part som vill hävda undantaget "act of God" vad gäller deras förmåga att förutse en olycka som en konsekvens av deras handlande.

De ovan redovisade fallen visar visa likheter i de termer som domstolen diskuterar när den skall avgöra om "act of God" förelegat eller inte. Som jag ser det är det första steget att avgöra om mänskligt handlande hade kunnat påverka händelsens uppkomst. Det avgörande är här "påverkbarhets" rekvisitet. I alla fallen ovan är, regn, frost och liknande naturfenomen händelser som inte människan kan påverka men varit fullt möjliga att undvika konsekvenserna av. I möjligheten att undvika konsekvenserna av ligger också att ett tillstånd där händelsen brukar förekomma inte redan föreligger när mänskligt handlande kan påverka konsekvenserna. Med detta resonemang skulle även sådana händelser som normalt anses utgöra "act of God" t.ex. ett blixtnedslag kunna falla utanför undantaget om det föreligger ett tillstånd där händelsen normalt förekommer, i detta fall ett kraftigt åskväder, och ett mänskligt handlande kunnat undvika riskerna

⁷⁵ *The Liver Alkali Works Company (Limited) v. Johnson* (1874) LR 9 Ex 338.

att blixten slår ner genom att inte låta fartyget passera in i åskvädret. Naturligtvis är det omöjligt för ett fartyg och dess besättning att veta vare ett åskväder uppstår och i tid hinna göra en undanmanöver. Just möjligheten att undvika konsekvenserna av den opåverkbara händelsen som är nästa steg för att avgöra om en "act of God" har inträffat. Det är i detta andra steg, frågan om man gjort vad som kan anses vara rimligt för att undvika konsekvenserna av händelsen som en svår bedömning uppkommer. Att ett fartyg inte kan förväntas ta en annan rutt för att försöka undvika ett åskväder tycker jag är självklart. När domstolarna avgör frågan av vad som kan anses rimligt för att undvika konsekvenserna av en händelse görs en tämligen individuell prövning av vad en normal kunnig och erfaren person skulle kunna förväntas gjort i samma situation. Det blir alltså frågan om en objektiv skälighetsbedömning utan större hänsyn till individuella egenskaper hos den eller de personer vars handlande domstolen skall bedöma. Exakt hur domstolen gör denna bedömning framkommer i princip aldrig i rättsfallen men domstolarnas sätt att uttrycka sin slutsats tyder en tämligen skönsmässig bedömning.

6.2.2 "Act of the Queen's enemies"

Under detta begrepp faller handlingar av våldsam karaktär från en stat som på ett eller annat sätt påverkar parternas möjligheter att prestera i enlighet med tidscertepartiet. I dagens läge har begreppet fått en alltmer mindre betydelse jämfört med de krigsklausuler som idag finns i de allra flesta standardtidscertepartier. En krigsklausul brukar dock ha ett större tillämpningsområde än begreppet "act of the Queen's enemies" i en force majeureklausul i det att den oftast reglerar andra frågor än enbart ansvar för kontraktbrott. Exempel på frågor som brukar regleras i en krigsklausul är om och i så fall vem av parterna som skall teckna de speciella krigsförsäkringar som finns på markanden. Vissa krigsklausuler reglerar också vilka områden fartyget får passera genom. För ytterligare behandling av krigsklausuler hänvisar jag främst till Wilford s 491ff.

I *Russel and others v Niemann*⁷⁶ fanns undantaget "act of the King's enemies" (beroende på om det finns en drottning eller kung på tronen varierar namnet) med i ett konossement mellan parter från England och Mecklenburg. Ägaren till fartyget var medborgare i Mecklenburg, ägaren till lasten var engelsman och certepartiet till vilket konossementet hänvisade hade ingåtts i Ryssland. På väg från Ryssland beslagtogs lasten av danska flottan. Danmark låg vid denna tid i krig med Mecklenburg. Fartygsägaren invände mot lastägarens krav på ersättning undantaget "act of the King's enemies" medan lastägaren hävdade att undantaget inte var tillämpligt eftersom certepartiet ingåtts i Ryssland. Domstolen gav fartygsägaren rätt och ansåg att danskarnas beslag av lasten var att anse som en "act of the King's enemies". Det avgörande var att Danmark låg i krig med Mecklenburg under vars flagg fartyget seglade.

⁷⁶ *Russel and others v Niemann* (1864) 17 C.B 163.

I *Spence v. Chodvick*⁷⁷ skulle ett fartyg segla med last från Spanien till England. Avtalet om transporten var ingånget mellan en engelsk fartygsägare tillika köpare och spansk säljare och avtalet skulle bedömas enligt spansk lag. På grund av att fartyget inte betalade en särskild skatt till den spanske kungen konfiskerades lasten av den spanska kronan. Lastägaren krävde i engelsk domstol ersättning för förlusten. I parternas avtal fanns undantaget ”act of the Queen’s enemies”. Domstolen konstaterade först att trots att en av parterna (fartygsägaren) var av utländsk härkomst så hade Spanien jurisdiktion över den last den hade konfiskerat. Konfiskeringen hade alltså varit lagenlig. Att domstolen ändå avslög svarandens invändning om att konfiskeringen var en ”act of the Queen’s enemies” berodde på att det inte rädde något krigstillstånd mellan England och Spanien.

När det gäller att avgränsa begreppet ”act of the Queen’s enemies” och då främst från ”restraint of princes, rulers and people” varom mer nedan under 6.3.2 är huvudproblemet att avgöra vad som är en väpnad konflikt. Klart är att för att det skall anses vara en väpnad konflikt i begreppet ”act of the Queen’s enemies” så måste det vara fråga om faktiskt användande av fysiskt våld. Till skillnad från vad som gäller för åtgärd i begreppet ”restraint of princes, rulers and people” där det räcker med att åtgärden framstår som trolig måste det fysiska våldet i ”act of the Queen’s enemies” faktiskt direkt påverka parterna. Till skillnad från ”restraint of princes, rulers and people” är det alltså inte tillräckligt med hot om våld. Att konstatera huruvida fysiskt våld föreligger mot part i ett tidscerteparti torde inte vara svårt.

Kravet på att det fysiska våldet skall utövas av en stat innebär att, som i fallet *Russel and others v Niemann*, det är staten som agerar eller åtminstone organ som har laglig rätt att agera i statens namn⁷⁸. På denna grund faller olika våldsamheter vidtagna av pirater eller andra privata subjekt utanför begreppet.⁷⁹ Det skall påpekas att man för att avgöra om det är den styrande makten som agerar eller inte måste göra en prövning av de faktiska omständigheterna och att det inte är fråga om en folkrättslig bedömning om vilken som är den legitima makten i ett land.⁸⁰ En folkrättslig bedömning inkluderar flera olika steg medan det här är fråga om att bedöma vilken makt som de facto kontrollerar en stat.

Den part mot vilket våldet riktas skall vara subject i staten mellan vilken och den agerande staten det råder krigstillstånd. I fallet *Russel v. Niemann* var det ägaren av fartyg som var medborgare i staten och vad gäller bolag torde det vara registeringslandet som är det avgörande.⁸¹

⁷⁷ *Spence v. Chodvick* (1857) 10 Q.B 517.

⁷⁸ Wilford s 349.

⁷⁹ Wilson s 246.

⁸⁰ Mocatta m.fl. s 222.

⁸¹ Wilford s 349.

6.3 Kontraktuella undantag

6.3.1 ”Perils of the sea”

Begreppet, som kan översättas med ”havets faror”, förekommer i många olika sammanhang men har numera i engelsk rätt givits samman innebörd oberoende om det förekommer i sjöförsäkringsvilkor, konossement eller certepartier.⁸² Frågan om det har varit lämpligt att ge begreppet samma innebörd i tre olika instrument med så olika funktioner har diskuterats i ett flertal fall.⁸³ Jag skall inte gå in på några detaljer om hur dessa diskussioner förts utan nöjer mig med att konstatera att i de böcker jag använt mig så anses begreppet ha en gemensam betydelse.⁸⁴ Här är det alltså fråga om en enhetlig tolkning oavsett i vilket sammanhang begreppet förekommer. De rättsfall jag skall gå igenom här är således hämtade inte bara från tvister om begreppets tolkning i tidscertepartier utan också från tvister om dess tolkning i konossement. Eftersom min uppsats handlar om dessa begreppets tillämpning och tolkning i tidscertepartier kommer jag inte redogöra för de fall som enbart koncentrerar sig på lastskador under konossement där inga mer principiella uttalanden görs. På grund av det stora antalet fall som finns om begreppet, där de allra flesta rör frågor om skada på last under konossement, har jag gjort ett urval av de fall där domstolarna kommer med längre och mer klagörande uttalanden som kan ses som mer principiella uttalanden och som således går att applicera på förhållandet mellan tidsbortfraktare och tidsbefraktare. De flesta fall som beskrivs i litteraturen rör fall där havsvatten på ett eller annat sätt kommit in i fartyget och skadat lasten. Jag kan inte se att en sådan händelse skulle kunna få några konsekvenser för förhållandet mellan parterna i ett tidscerteparti.

Generellt kan sägas att denna kategori av händelser är av specifik karaktär där det är ett krav att de uppkommer endast i verksamhet som är bunden till sjöfart. Det är händelser som så att säga alltid kan inträffa inom sjöfartsverksamhet. Som kontraktuellt undantag krävs för undantagets tillämplighet att part som hävdar undantaget inte brutit mot andra kontraktuella förpliktelser, uttalade eller inte. Det tydligaste exemplet är kravet på att fartyget vid resans början skall vara sjödugligt. Kravet på att tidsbortfraktaren skall ställa ett sjödugligt fartyg till tidsbefraktarens förfogande ligger som ett underförstått krav i alla tidscertepartier.

I *Hamilton v Pandorf*⁸⁵ uttalade domstolen att för att avgöra vad begreppet innehöll så var man tvungen att först avgöra vilka typer av händelser som kan inträffa på havet och sedan utesluta alla händelser som även kan inträffa på land. Till skillnad från händelser som kan utgöra ”act of God” måste det således vara händelser knutna till risker med sjöfart. På denna grund har händelser som

⁸² Mocatta m.fl. s 227.

⁸³ Mocatta m.fl. s 206.

⁸⁴ Mocatta m.fl. s 208, Wilford s 351 och Wilson s 248.

⁸⁵ *Hamilton v Pandorf* (1887) 12 App. Cas. 484.

frost eller blixtnedslag⁸⁶ inte ansetts vara ”perils of the sea” medan skador orsakade av isberg eller svärdfiskar har ansetts falla in under undantaget.⁸⁷

I fallet *Wilson, Sons and Co. v Owners of Cargo per the Xantho*⁸⁸ hade två fartyg kolliderat varvid kärandens last skadats. Lasten omfattades av ett konossement i vilket det stadgades att ”The act of God...all and every other dangers and accidents of the sea, rivers steam navigation of whatever nature and kind soever excepted”. Käranden, vars last fraktades på fartyget *Xantho*, krävde nu ersättning av svaranden vars besättning påstods ha orsakat kollisionen genom försumlighet i navigationen av deras fartyg *Valuta*. Fråga var om undantaget ”perils of the sea” omfattade kollisioner där ena eller båda parter varit försumliga i kombination med eventuella naturkrafter. I fallet konstaterades att fartyget sjönk på grund av kollisionen och att denna inte enbart var resultatet av en ofrånkomlig olycka t.ex. vind, vågor eller andra naturliga orsaker. I ett tidigare fall⁸⁹ hade House of Lords slagit fast principen om att det inte var fråga om ”perils of the sea” om ett fartyg sjönk efter en kollision med ett annat fartyg om inte olyckan inträffat genom enbart naturkrafter. Så fort mänsklig försumlighet fanns med i bilden kan det alltså aldrig, enligt svaranden, vara fråga om ”perils of the sea”.

Käranden hävdade nu att en sådan princip vore orimlig. Om det visade sig att olyckan inträffade trots att ingen försumlighet förelåg från den part som hävdar undantaget förelåg ju ingen principiell skillnad mot det fall att fartyget, utan att oaktsamhet förekommit, gått på grund. Både Court of Appeal och House of Lords konstaterade att en kollision med en klippa (på engelska: sunken rock) i klart väder otvetydigt utgör ”perils of the sea”. En kollision med ett annat fartyg, där den som hävdade undantaget inte hade någon del i uppkomsten av kollisionen, ansågs inte utgöra en sådan skillnad att ett annat resultat kunde komma ifråga än att ”perils of the sea” även här ansågs föreligga. Vidare uttalades att för att undantaget skulle vara tillämpligt så skulle det vara fråga om en händelse som inte kunde förutsägas som en nödvändig konsekvens av att part åtog sig att utföra en resa enligt kontraktet. Är dessa krav uppfyllda anses ”perils of the sea” föreligga även om part som hävdar undantaget varit försumlig. Domstolen ändrade här alltså begreppet till att även omfatta situationer när mänsklig försumlighet varit inblandad.

I fallet *Garston Sailing Ship Company v Hickie*⁹⁰ konstaterade domstolen att ett kollision med ett fartyg där olyckan enbart orsakades av oaktsamhet från besättningen på det fartyget som hävdade undantaget var att anse som danger or accident of navigation och inte ”perils of the sea”.

Att begreppet ”perils of the sea” har en fast betydelse bekräftades av Court of Appeal i fallet *J. Lauritzen A.S. v. Wijsmuller B.V.*⁹¹ Huvudfrågan var inte om tolkning av begreppet ”perils of the

⁸⁶ *Lloyd v General Iron Screw Colliery Co.* (1864) 12 W.R. 882.

⁸⁷ *Mocatta m.fl.* s 229.

⁸⁸ *Wilson, Sons and Co. v Owners of Cargo per the Xantho* (1887) 12 App Cas 503.

⁸⁹ *Woodley v Michell* (1887) 11 Q.B.D.47.

⁹⁰ *Garston Sailing Ship Company v Hickie* (1887) 18 Q.B.D.17.

⁹¹ *J. Lauritzen A.S. v. Wijsmuller B.V.* (1990) 1 Lloyd's Rep. 1.

sea” utan om när ett parternas förpliktelser enligt ett kontrakt försvinner på den grund att möjligheten att prestera enligt kontraktet försvinner innan prestationen skall uppfyllas. Domstolen gjorde dock en del uttalanden av intresse för tolkning av begreppet. I fallet skulle en oljerigg förflyttas med hjälp av ett av svarandens båda fartyg. Vilket det skulle bli var inte bestämt vid ingåendet av certepartiet. Svaranden hade alltså möjlighet att välja med vilket av sina båda fartyg han ville transportera kändens oljerigg. Innan uppdraget skulle utföras sjönk ett av fartygen under ett annat uppdrag. Det kvarvarande fartyget var upptaget för ett annat uppdrag och kunde inte heller utföra transporten. Parterna kom överens om att transporten av oljeriggen skulle ske med en för kändens dyrare metod. Denne krävde nu ersättning för den uppkomna merkostnaden. Svaranden invände som en av grunderna undantaget ”perils of the sea” som fanns i parternas kontrakt. Svarande hävdade dels att begreppet hade en etablerad juridisk betydelse och dels att denna även innefattade fall där den som hävdade undantaget varit försumlig. Domstolen gav svaranden rätt på båda dessa punkter.

Ett fall som nyligen tar upp frågan om vad som är att anse som ”perils of the sea”, är *Great China Metal Industries CO. Ltd v Malaysian International Shipping Corporation Berhad*⁹². Fallet rörde handlar om ett fartyg, Bunga Seroja, som råkat ut för häftiga stormar utanför Australiens kust under resor från Melbourne till Taiwan med lastning i flera hamnar längs Australiens kust och på Tasmanien. Innan fartyget lämnade Melbourne mottogs en väderleksrapport innehållande stormvarning för de aktuella farvattnen. Fartyget lämnade Melbourne. Efter någon dag blåste vindarna upp till mellan storm och hård storm. Fyra containrar skadades när de genom skeppets rullning i vågorna slogs mot varandra och en container föll dessutom överbord. Fartyget sänkte farten för att undvika ytterligare skador och man vidtog åtgärder för att fästa containrarna vid varandra för att de inte skulle kunna förflytta sig. Dagen efter ökade vinden till våldsamt storm och kaptenen saktade in farten ytterligare. Trots detta började ett antal containrar att röra på sig och senare gick två av dem sönder genom kollision med andra containrar och tre containrar spolades överbord. Lastägaren stämde nu fartygsägaren och krävde ersättning för de förlorade containrarna. Frågan var om fartygsägaren, genom sin kaptens agerande, kunde hållas ansvarigt för skadorna som uppkom eller om denne kunde hävda undantaget ”perils of the sea”. Kändens hävdade att ”perils of the sea” inte kunde hävdas om försumlighet förekommit från den som hävdar undantaget. Försumligheten, påstod kändens, bestod i att kaptenen inte gjort vad som krävts av honom för att se till att skeppet inte gungat så som det gjort genom att sänka tyngdpunkten för lasten på fartyget. Australiens högsta domstol, som hade att tillämpa australisk rätt vilken är identisk på området som engelsk rätt, konstaterade först att det gick att hävda undantaget ”perils of the sea” även om part som hävdar undantaget varit försumlig bara inte försumligheten varit den direkta orsaken till olyckan.

Angående det hårda vädret uttalade domstolen att trots att stormar förekommer och i vissa områden även förekommer regelbundet så måste de falla utanför vad som räknas som vanliga. De kan inträffa men de måste inte göra det och därmed uppfyller de kravet på att inte vara en nödvändig

⁹² *Great China Metal Industries CO. Ltd v Malaysian International Shipping Corporation Berhad* (1994) Lloyd’s Rep s 455.

konsekvens av att resan genomförs. För att ”perils of the sea” skall anses föreligga räcker det med att det finns något oväntat element med som orsakade olyckan. Det är alltså inte vädret i sig som måste vara oväntat utan konsekvenserna av det.

Även orsaker som inte direkt är orsakade av ”perils of the sea” utan endast är händelser som uppkommer för att förhindra sådana olyckor har ansetts falla in under undantaget.⁹³ Detta fastslogs i domen *Canada Rice Mills Limited v Union Marine and General Insurance Company Limited*⁹⁴ där last hade skadats eftersom besättningen, för att skydda lasten från havsvatten som höll på att tränga in, stängt ett par ventiler. Genom stängningen av ventilerna kom lasten att skadas av fukt. Lastägaren stämde fartygsägaren som invände att skadan som uppstått var ett resultat av ”perils of the sea”. Domstolen gav svaranden rätt och ansåg att även motåtgärder mot ”perils of the sea” föll in under begreppet. Domstolen uttalade att ”perils of the sea” oftast handlade om att havsvatten kommit in i fartyget på ett sätt som inte var väntat. Det är detta oväntade som i sig utgör ”perils of the sea”. Även om skadorna uppkommer genom försumlighet t.ex. felaktigt öppnande av ventiler som ju inte förväntas släppa in vatten så är den primära orsaken att havsvatten kommer in i fartyget på ett sätt det inte borde. Att på liknande sätt stänga ventiler för att hindra att havsvatten, under det att vågorna är ovanligt höga, kommer in genom dem måste på motsvarande sätt också falla in under undantaget. Ventilerna på ett fartyg är så placerade att det normalt inte skall kunna komma in vatten och när det hotar att göra det är det därför något man inte förväntar sig skall hända. Det är det oväntade momentet som utgör grunden för att ”perils of the sea” skall anses föreligga.

Vad som anses vara oväntat uttalades i fallet *Mountain v Whittle*⁹⁵. Fallet liknade det ovan redovisade i det att vatten trängt in genom luckor i skrovet. Det var fråga om en pråm som tagit in vatten genom en skada i skrovet ovanför vattenlinjen. Skadan uppstod när pråmen, i lugnt vatten, skulle bogseras in till ett varv för att repareras. Anledningen till olyckan var att den bogserbåten som användes skapade stora svallvågor som fick pråmen att sjunka. Domstolen uttalade att en sådan våg var att anse som utanför vad som anses vara resultatet av normala vindar och vågor. Även om olyckan således inträffade i lugnt vatten var det ändå att anse som ”perils of the sea”. Det avgörande var att händelsen inte var något man borde räknat med i den aktuella situationen.

Att generellt avgöra vilka händelser som faller under undantaget ”perils of the sea” är omöjligt. Beroende på situationen och vad part som hävdar undantaget gjort för att förhindra att skada uppstått varierar bedömningen. Några generella regler för att avgränsa begreppet kan dock göra. För det första måste den händelse som orsakar skadan vara bunden till sjöfart och endast förekomma där. Händelser som även kan uppkomma på land faller alltså utanför begreppet. Till skillnad från ”act of God” kan alltså skador uppkomma av blixtnedslag, kraftigt regn eller enbart stark vind t.ex. att ett föremål blåses sönder, inte falla in under ”perils of the sea”. I praktiken torde alltid detta krav vara uppfyllt när det handlar om havsvatten som på ett eller annat sätt orsakat en skada. För det andra måste konsekvenserna av händelsen vara ovanliga. Som sades i både *Great*

⁹³ Wilson 248.

⁹⁴ *Canada Rice Mills Limited v Union Marine and General Insurance Company Limited* (1941) A.C 55.

⁹⁵ *Mountain v Whittle* (1921) 1 AC 615.

China Metal Industries CO. Ltd v Malaysian International Shipping Corporation Berhad och *Canada Rice Mills Limited v Union Marine and General Insurance Company Limited* så är det inte vädret i sig som utgör ”perils of the sea” utan konsekvenserna av det. Att hårt väder av något slag förekommer till havs är inte något ovanligt utan det ovanliga är att det hårda vädret skall orsaka skador. För att detta skall vara fallet måste rimliga åtgärder vidtagits för att förhindra att skada uppkommer. Det är alltså konsekvenserna som skall vara ovanliga, inte själva orsaken.

Eftersom det förväntas av part att han skall vidtaga rimliga åtgärder för att hindra att skada uppkommer faller också skador som uppkommer genom sådana motåtgärder under begreppet ”perils of the sea”. Detta blir ett komplement till begreppets betydelse för att det skall bli möjligt att i så stor utsträckning som möjligt få part som kan påverka om skada uppkommer eller inte att agera. Skulle det visa sig att motåtgärden visserligen hindrar en skada men får en annan att uppstå kan den agerande parten ändå hävda undantaget.

6.3.2 ”Restraint of Princes, Rulers and people”

Under detta undantag faller händelser som är orsakade av att ett styrande organ Tar ett beslut som på ett eller annat påverkar parternas möjlighet att uppfylla sin prestation enligt tidscertepartiet. Det kan vara fråga om handelsrestriktioner, karantäner, åtgärder för att skydda statlig egendom eller andra åtgärder tagna av politiska orsaker.⁹⁶ Under undantaget faller inte bara den faktiska händelsen utan också risker för sådana händelser. Den avgörande frågan är om en normal aktsam person skulle anse att parts prestation kommer att påverkas av åtgärden. Det spelar ingen roll om fartyget befinner sig utanför det lands jurisdiktion varifrån åtgärden härstammar om ägaren (och i de flesta fall även tidsbefraktaren i form av befälhavare) är personer över vilken staten ifråga har jurisdiktion.

I fallet *Nobel’s Explosives Company v Jenkins and Company*⁹⁷ skulle ett parti dynamit tillhörande Nobel fraktas från London till Yokohama i Japan. Ombord fanns också annan last som skulle avlastas i andra hamnar, däribland Hong Kong. Konossementen innehöll undantaget ”restraint of princes” och en klausul enligt vilken dynamiten skulle avlastas i Yokohama eller i närmsta möjliga hamn. På grund av sin farliga last bar fartyget en särskild flagga vilket visade vad lasten innehöll. På väg in till hamnen i Hong Kong passerades flera kinesiska krigsfartyg. Innan fartyget anlände till Hong Kong för att avlasta annan last förklarades krig mellan Kina och Japan. Kaptenen valde då, på instruktion av avsändaren, att avlasta dynamiten i Hong Kong och fortsätta resan till Yokohama.

⁹⁶ Wilford s 350.

⁹⁷ *Nobel’s Explosives Company v Jenkins and Company* (1896) 2 Q.B. 326.

Käranden hävdade att kaptenen handlat felaktigt när han, utan att rådfråga mottagaren valde att lämna lasten i Hong Kong. Att avsegla med dynamiten till Yokohama innebar visserligen en risk att dynamiten skulle konfiskeras men att om lastägaren var beredd att ta denna risk så skulle så ske. Svaranden hävdade i första hand att klausulen om att lasten skulle avlastas i Yokohama eller närmast möjliga hamn gav honom rätt och i andra hand undantaget ”restraint of princes” och att han handlat rätt som på grund av det pågående kriget mellan Kina och Japan inte säkert kunnat leverera lasten till Yokohama.

Domstolen ansåg för det första att klausulen om närmsta möjliga hamn inte gav svaranden rätt att lämna lasten i Hong Kong. Domstolen anser sedan att kaptenen hade haft en välgrundad farhåga för att dynamiten skulle komma att konfiskeras om fartyget lämnade Hong Kong med dynamiten ombord. Domstolen går så långt att man säger sig vara att så skulle ha skett. De kinesiska krigsfartygens närvaro innebar nämligen enligt domstolen ett lika effektivt hinder för fartyget att passera med sin last som om kinesiska regeringen uttryckligen beordrat att dynamiten skulle konfiskeras. Det fanns enligt domstolen heller inget som talade för att hotet om konfiskering skulle försvinna inom skälig tid. Svaranden hade alltså gjort rätt som avlastat dynamiten i Hong Kong. Kaptenens handlande var korrekt och hade gjort det som krävts av en förständig och klok person i samma situation. Domstolen ansåg att undantaget ”restraint of princes” var tillämpligt.

Frågan om vilket lands ingripande i parternas förhållande som kunde göras gällande togs upp i fallet *Furness, Withy and CO. v Rederiaktiebolaget* (troligtvis felstavat-min anm.) *Banco*⁹⁸. I ett tidscerteparti mellan ett engelskt bolag och den svenske ägaren, ingånget i november 1916 i England och med engelsk lag som kontraktslag, fanns undantaget ”restraint of princes”. Medan fartyget låg i engelsk hamn på väg att lasta kol för transport till Italien utkom i Sverige nödlagstiftning som innebar att alla fartyg över en viss bruttovikt förbjöds att segla mellan utländska hamnar med straffansvar för ägare och kaptener som bröt mot förbudet. Ägaren av fartyget vägrade tidsbefraktaren vidare användning av fartyget och hävdade när tidsbefraktaren stämde honom för kontraktsbrott undantaget ”restraint of princes”. Käranden hävdade att undantaget inte var tillämpligt eftersom avtalsförhållandet mellan parterna styrdes av engelsk lag enligt vilken inte fartyget hindrades att utföra resorna och att fartyget i vilket fall som helst inte befann sig inom svenskt jurisdiktionsområde. Svaranden invände att den avgörande frågan inte var om resan var olaglig enligt kontraktets lag utan om undantagslagen kunde göras gällande mot den part som hävdade undantaget.

Domstolen konstaterade att även om den svenska lagen inte gick att genomdriva, eftersom fartyget befann sig på engelsk territorialvatten, så hade den ett avgörande inflytande på parts möjlighet att prestera enligt tidscertepartiet. I ett tidigare fall⁹⁹ hade en domstol kommit fram till att ordet ”restraint” måste anses vara riktat mot en person och inte mot ett ting. Eftersom ägaren och kaptenen riskerade åtal i Sverige var detta tillräckligt för att dessa skulle kunna hävda undantaget. I

⁹⁸ *Furness, Withy and CO. v Rederiaktiebolaget Banco* (1917) 2 K.B. 873.

⁹⁹ *Rodoconachi v Elliot* (1874) L.R. 9 C.P. 518.

fallet *Sunday and Co. v British and Foreign Marine Insurance Co*¹⁰⁰ uttalade domstolen att det för att ”restraint of princes” skulle anses föreligga inte var nödvändigt med fysiskt våld utan att det räckte med ett ingripande av den makt i ett land som hade möjligheten att genomdriva sina beslut med våld. Mellan den svenske ägaren och den engelske tidsbefraktaren var det alltså tillräckligt att den som hävdade undantaget skulle komma att åtalas om han bröt mot regleringen. Det var inte nödvändigt att han rent fysiskt hindrades att prestera enligt kontraktet. På denna grund dömde domstolen till svarandens fördel och godtog att ”restraint of princes” förelegat.

I *Watts, Watts and Company Limited v Mitsui and Company Limited*¹⁰¹ hade ett certeparti ingått den 5 juni 1914 enligt vilket Watts åtog sig att ställa ett senare namngett fartyg till Mitsuis förfogande i Marioupol vid Svarta Havet för att där lastas och avsegla till Japan. Om inte fartyget var på plats och redo att lasta senast den 20 september hade Mitsui rätt att säga upp kontraktet. Senast den 1 september skulle Watts meddela namnet på fartyget. I certepartiet fanns undantaget ”restraint of princes”.

I början av augusti utbröt krig mellan Tyskland, Storbritannien, Ryssland och Frankrike. Den 1 september krävde Mitsui att Watts skulle meddela namnet på det chartrade fartyget. Watts svarade samma dag att certepartiet skulle anses förfallet med motiveringen att Storbritanniens regering hade förbjudit fartyg att gå in till Svarta Havet. Det visade sig senare att någon sådan order inte hade utgått. Inget fartyg kom att sändas till Svarta havet. Den 26 september stängdes Dardanellerna varvid passage till Svarta Havet omöjliggjordes.

Mitsui stämde Watts för kontraktsbrott medan denne hänvisade till undantaget ”restraint of princes” för sin vägran att sända ett fartyg.

I en dom från 1916 dömde Commercial Court i London till Mitsuis fördel med motiveringen att ”restraint of princes” inte förelegat i den aktuella tvisten eftersom en i och för sig välgrundad farhåga för att Dardanellerna skulle komma att stängas inte var tillräckligt för att kunna hävda undantaget. Fråga var också om skadeståndets storlek vilket utelämnas här. Båda parterna överklagade till Court of Appeal som ändrade den tidigare domen i fråga om skadeståndets storlek.

I House of Lords hävdade Watts att inget kontraktsbrott förelåg eftersom deras vägran att skicka ett fartyg föll under undantaget ”restraint of princes”. Vid tiden för beslutet att inte skicka fartyget till Svarta Havet var det enligt Watt sannolikt att Turkiet skulle bli indraget i kriget och då komma att stänga Dardanellerna för all sjöfart. Även om det inte just då faktiskt förelåg ett ingripande av turkiska staten så var omständigheterna sådana att det framtiden skulle vara troligt att ett sådant beslut skulle tas.

¹⁰⁰ *Sunday and Co. v British and Foreign Marine Insurance Co.* (1915) 2 K.B. 781.

¹⁰¹ *Watts, Watts and Company Limited v Mitsui and Company Limited* (1917) A.C. 227.

Mitsui svarade att enbart den möjlighet att ett giltigt undantag skulle komma att inträffa under någon del av resan inte var tillräckligt för att på ett så tidigt stadium vägra sända fartyget till lastningshamnen.

House of Lords konstaterade att något hinder att passera genom Dardanelerna inte förelåg förrän den 26 september. För att undantaget ”restraint of princes” skall kunna hävdas måste en sådan åtgärd föreligga vid tiden för den händelse som utgör ett kontraktsbrott. Även om det är omöjligt att dra någon exakt gräns mellan när det föreligger en välgrundad farhåga och när det finns ett rent faktiskt hinder så visar uppgifter att det efter den 20 september genom Dardanelerna passerat ett antal fartyg. Avgörande här var att det vid tidpunkten för kontraktsbrottet inte fanns något hinder för fartyget att passera.

Visserligen hade fartyget aldrig kunnat nå Japan men det ankom inte på tidsbortfraktaren att avgöra om det ändå var idé att lasta fartyget. Tidsbefraktaren hade haft möjlighet att försäkra lasten mot risken att Dardanelerna skulle stängas och därmed kunnat lindra skadorna om Dardanelerna stängts.

House of Lords underkände alltså svarandens invändning om att ”restraint of princes” förelåg i den aktuella situationen. För att undantaget skall kunna göras gällande måste det vid tiden för kontraktsbrottet finnas mer än en, om en välgrundad farhåga, om att en händelse som faller in under det skall inträffa.

I *Ciampa and others v British India Steam Navigation Company Ltd*¹⁰² hade en last apelsiner skadats på grund av svavelångor som sprutats på fartyget för att ta död på eventuella råttor. För att skydda franska hamnar från vissa sjukdomar som sprids av råttor hade franska myndigheter utfärdat ett förbud mot avlastning från fartyg som kom från vissa hamnar om inte fartyget genomgått en process för att ta död på råttorna som innebar att svavel sprutades över skeppet.

Käranden krävde ersättning för skadorna medan svaranden hävdade att skadorna uppkommit genom de franska myndigheternas agerande och att undantaget ”restraint of princes” var tillämpligt. Käranden hävdade att undantaget bara gäller exceptionella händelser som inte var kända för parterna vid kontraktets ingående. Förbudet mot avlastning i franska hamnar utan att ha genomgått ”avgiftningen” hade funnits sedan flera år och käranden måste ha vetat om att fartyget var tvunget att gå igenom processen och måste också ha vetat vad processen innebar. Vid dessa omständigheter kan inte käranden hävda ”restraint of princes” även om skadorna uppkommit från en händelse som beror på myndigheters ingripande.

Domstolen gav käranden rätt med motiveringen att en vanlig lag i ett land inte kan utgöra ”restraint of princes”, åtminstone inte om lagen inte innebär någon plötslig förändring som inträffar efter det att kontraktet ingåtts.

¹⁰² *Ciampa and others v British India Steam Navigation Company Ltd* (1915) 2 K.B. 774.

I *Finlay and others v Liverpool and Great Western Steamship Company Ltd.*¹⁰³ skulle en last med bomull skeppas från New York till Liverpool. Innan fartyget avseglade inleddes en process i en domstol i New York om vem som var den rätte ägaren till bomullen. Domstolen fann att bomullen aldrig tillhört säljaren. På grund härav levererades inte bomullen i tid. Frågan var om undantaget ”restraint of princes” var tillämpligt. Court of Exchequer uttalade att ”restraint of princes and rulers...” inte kunde tillämpas då det här var fråga om en lagenlig process och inte ett ingripande av en stat eller regeringen som normalt inte görs.

Det kan sägas att den domstol som dömde ifråga om äganderätten till bomullen var en skiljedomstol som hade kompetens enligt lag att döma i frågan.

I *Owners of Spanish steamship Sebastian v Altos Hornos de Vizcaya*¹⁰⁴ skulle en last med kol transporteras från USA till Spanien. Enligt certepartiet, ingånget den 18 maj 1917, skulle kolen lastas inom en viss tidsperiod. En klausul innehöll undantaget ”restraint of princes”. I början av juli med ikraftträdande den 15 juli utgick ett förbud från regeringen i USA mot kolexport utan att viss licens för detta erhöles. Befraktaren fick inte sitt exporttillstånd förrän i augusti samma år varvid lastningen fördröjdes med 15 dagar. Domstolen konstaterade att exportförbudet gjorde det olagligt för befraktaren att utan licens skeppa kolen till Spanien och att eftersom det var fråga om ett statligt ingripande undantaget ”restraint of princes” förelegat. Det kan också sägas att domstolen konstaterade att befraktaren gjort allt som stod i dess makt att så fort som möjligt erhålla den behövda licensen.

I *Nesbitt and others v. Lushington*¹⁰⁵ skulle en last majs skeppas till Irland. På grund av den hungersnöd som drabbat landet rodde människor ut till fartyget, tvingade det i hamn där en uppretad folkmassa tvingade kaptenen att sälja majs till underpris. Domstolen konstaterade att orden ”restraint of princes, rulers and people” inte täckte det aktuella fallet. Begreppet syftar bara till att täcka åtgärder från den styrande makten i ett land oavsett styrelseskick. I detta fall var det en åtgärd som var att likna vid sjöröveri vilket inte omfattas av undantaget.

I *Rio Tinto Company Ltd. v Det Dansk-franske Dampskibsselskab*¹⁰⁶ var fråga om ett certeparti mellan ett engelsk bolag och ett danskt-franskt bolag ingånget 24 januari 1917. Certepartiet innehöll undantaget ”restraint of princes”. Det dansk-franska bolaget skulle lasta kol från England till Frankrike. I februari 1917 utfärdade den tyska regeringen ett förbud mot all sjöfart inom vissa speciella zoner runt Englands kust genom vilka fartyget var tvunget att passera och tyskarna hotade med att sänka alla skepp som bröt mot förbudet. På grund härav vägrade det dansk-franska bolaget att skicka ett skepp för lastning i England. Det engelska bolaget krävde ersättning för mellanskillnaden mellan vad det skulle betala enligt certepartiet och vad det kostade att hyra ett

¹⁰³ *Finlay and others v Liverpool and Great Western Steamship Company Ltd* (1870) 23 L.T. 251.

¹⁰⁴ *Owners of Spanish steamship Sebastian v Altos Hornos de Vizcaya* (1920) L.T.541.

¹⁰⁵ *Nesbitt and others v. Lushington* (1792) 4 T.R. 783.

¹⁰⁶ *Rio Tinto Company Ltd. v Det Dansk-franske Dampskibsselskab* (1919) Ll.L.Rep s 111.

motsvarande engelskt fartyg. Det dansk-franska fartyget hävdade att undantaget ”restraint of princes” var tillämpligt. Som stöd för sin talan hävdade det dansk-franska bolaget att kontraktet ingåtts i fredstid och att det tyska förbudet mot sjöfart utgjorde ett sådant plötsligt ingripande från en statsmakt att det förelåg ett ”restraint of princes”. Domstolen avslog dock talan och ansåg inte att det var fråga om ”restraint of princes”. Som skäl härför sades att det tyska förbudet stred mot all internationell och humanitär rätt och för att det skall vara fråga om ”restraint of princes” det måste vara fråga om ett lagligt ingripande från en stat om det inte finns ett rent fysiskt hot. Om ett olagligt ingripande från en stat skall vara att anse som ”restraint of princes” måste det finnas ett rent fysiskt hinder från att genomföra kontraktet och något sådant ansågs inte föreligga i det aktuella fallet.

I *Steamship Induna Company Ltd v British Phosphate Commisioners*¹⁰⁷ hade en strejk bland hamnarbetare gjort att tidsbefraktaren inte kunnat lasta fartyget med den hastighet som angavs i certepartiet varvid tidsbortfraktaren krävde ersättning härför. Frågan var om strejken, som egentligen var ett förbud om nattarbete från ett fackförbund, var att anse som ”restraint of princes” trots det faktum att förbudet trätt i kraft innan certepartiet ingåtts men att varken tidsbefraktaren eller tidsbortfraktaren känt till det. Att konstatera är också att det i den aktuella hamnen inte var vanligt med nattarbete. Käranden krävde ersättning för kontraktsbrott medan svaranden invände att strejken var att anse som ”restraint of princes, rulers and people”. Käranden hävdade att undantaget enbart gällde händelser av mycket ovanlig och onormal art som inträffat efter det att kontraktet ingåtts.

Domstolen gav käranden rätt och godtog inte svarandens argumentet att strejken var att anse som ”restraint of princes, rulers and people”. För att detta undantag skall anses föreligga måste det vara fråga om en händelse eller tillstånd som inte alltid föreligger. Eftersom förbudet mot nattarbete, oavsett parternas kännedom, var i kraft redan vid certepartiets ingående kunde det inte anses utgöra ett undantag från parts prestationsskyldighet.

Ett annat fall där undantaget ”restraint of princes ” inte ansågs föreligga på grund av att certepartiet ingåtts efter det att åtgärden beslutades är *Taylor v Lewis Ltd*.¹⁰⁸ Ett certeparti hade ingåtts den 22 maj 1927. Sedan den 30 april samma år fanns från Tullmyndigheten (Custom House) ett förbud mot lastning och avlastning av kol vid vissa hamnar. Exakt vilka hamnar det gällde varierade. Som jag förstår det var det fråga om något som liknar en blockad från myndigheternas sida som svar på en strejk bland gruvarbetarna.

I bedömningen om ”Restraint of princes, rulers and people” förelegat är det framförallt två frågor som är av intresse. Den första har med tidpunkten för åtgärden att göra. Den åtgärd eller det bakomliggande tillstånd som åtgärden grundar sig på och som ingriper i parternas förhållande får inte ha förelegat när parterna ingick tidscertepartiet. Huruvida parterna de facto kände till förhållandet eller inte spelar ingen roll. I flera av de fall jag redogort för ovan underkände domstolen invändingen att ”Restraint of princes, rulers and people” förelegat på den grund att

¹⁰⁷ *Steamship Induna Company Ltd v British Phosphate Commisioners* (1949) 82 Ll.L Rep 430.

¹⁰⁸ *Taylor v Lewis Ltd*. (1927) Lloyd’s Rep s 250.

åtgärden var beslutad om när tidscertepartiet ingicks. Ett tydligt exempel på detta är strejken i fallet *Steamship Induna Company Ltd v British Phosphate Commisioners* som redan var beslutad när tidscertepartiet ingicks. Åtgärden måste alltså komma som något oväntat. Detta gäller även om ingripandet inte skett utan om den lag eller statligt beslut som åtgärden grundar sig på förelegat. Det räcker alltså om staten eller myndigheten haft möjlighet till det speciella ingripandet och att denna möjlighet inte alltid funnits utan att beslutet som åtgärden grundar sig på är taget efter det att parterna ingått tidscertepartiet.

Den andra viktiga bedömningen har med ingripandets karaktären att göra. Om det beslut eller den åtgärd som påverkar parterna är en del av en lagenlig juridisk process faller detta utanför begreppet. Exempel på lagenliga juridiska ingripanden är kvarstad och utmätning. Risker att ens motpart på ett eller annat sätt hamnar i klameri med rättvisan och att detta kan påverka hans möjlighet att genomföra sin del av tidscertepartiet finns ju alltid och kan därför inte anses vara en ursäkt för att begå kontraktsbrott. Som slogs fast i *Rio Tinto Company Ltd. v Det Dansk-franske Dampskibsselskab* är det inte enbart nationella lagar som måste följas utan även internationella. Olagliga ingripanden av staten eller ingripanden av privata subjekt, d.v.s. icke statliga faller utanför begreppet "restraint of princes, rulers and people".

7 Hur bör engelska begrepp tolkas?

I kapitel 6 har getts en redogörelse för hur begreppen "act of God", "act of the Queen's enemies", "perils of the sea" och "restraint of princes, rulers and people" tolkats i engelsk rätt. Då begreppen är hämtade från anglosaxisk rätt och det inte går att göra en direkt översättning som får juridisk relevans är frågan hur begreppen bör tolkas enligt svensk rätt och om denna skiljer sig från den engelska tolkningen.

Det sista kapitlet i uppsatsen skall därför ägnas åt den problematik som kan uppstå när en svensk eller nordisk domstol skall avgöra en tvist om tolkning av force majeureklausuler i ett tidscerteparti där engelska begrepp ingår. Eftersom det i Norden råder stor rättslikhet inom sjörätten kan detta kapitel sägas gälla nordisk tolkning av engelska begrepp. För enkelhetens skull skriver jag om svensk domstol och svensk lag men principerna som gäller för Sveriges del går även att applicera i övriga nordiska länder. Som behandlats ovan i avsnittet 5.6 om lagvals- och skiljedomsklausuler kan det hända att ett standardtidscerteparti eller annat tidscerteparti skall tolkas enligt svensk rätt av svensk domstol. Denna situation är att skilja från den att en svensk domstol skall tillämpa engelsk rätt.

Det avgörande för hur engelska begrepp skall tolkas är huruvida de begrepp som den svenska domstolen skall tolka redan har en fast betydelse enligt engelsk rätt samtidigt som det inte finns någon motsvarighet i svensk rätt.¹⁰⁹ Den norske professorn Erling Selvig har i en artikel i Tidsskrift for Rettsvitenskap visat på hur nordiska domstolar tolkat vissa begrepp i just standardcertepartier med engelsk rätt som bakgrund. Situationen när det föreligger en fast betydelse av ett engelskt begrepp som skall tolkas av en svensk domstol enligt svensk rätt anser Selvig utgöra ett exempel där svensk domstol kommer att följa den betydelse begreppet fått enligt engelsk rätt.¹¹⁰ Selvig har gått igenom alla sjörättsfall från nordiska domstolar de senaste femtio åren och har funnit ett par fall där nordisk domstol använt sig av den betydelse ett visst begrepp fått i engelsk rätt.

I ND 1983. 309 gällde det tolkning av en off-hire klausul (se ovan under 2.2) i ett tidscerteparti. Kontraktet var ett standardcerteparti med en skiljedomsklausul som hänvisade till skiljedom i London enligt engelsk rätt. Genom tillägg hade dock parterna bestämt att skiljedom istället skulle ske i Oslo. Vilken lag som skulle tillämpas var inte bestämt. Enligt engelsk rätt förelåg en tolkning och enligt norsk rätt en annan av klausulen. Domstolen, som var oenig, kom till slut fram till att klausulen skulle tolkas enligt engelsk rätt. Det avgörande syntes vara att parterna när den aktuella klausulen godkändes ville att den engelska tolkningen skulle gälla och sedan, när skiljedomsklausulen ändrades, inte tänkte på vad detta fick för konsekvenser på tidigare klausuler.

¹⁰⁹ Selvig i Tfr s 8.

¹¹⁰ Selvig i Tfr s 14.

I ND 1949. 540 tolkades begreppet "ton" i Genconcertepartiet som det engelska begreppet vilket motsvarade 1016 kg. Avgörande här var att Genconcertepartiet var antaget av brittiska "Chamber of Shipping" och därmed låg brittisk tolkning till grund för formuleringen. Parterna hade inte vid kontraktets ingående uppmärksammat frågan om klausulens tolkning. Eftersom frågan om tolkningen utelämnats föll domstolen tillbaka den betydelse begreppet hade enligt engelsk rätt.

I NJA 1954 s 573 tolkades begreppet " damage for detension" enligt dess engelska betydelse trots att det hade en annan betydelse enligt svensk dispositiv rätt. Avgörande var, som sagts ovan i avsnitt 4.2, certepartiets engelska ursprung.

Att svensk domstol tolkat begrepp enligt dess engelska betydelse är inte förvånande dels för att det saknas någon svensk motsvarighet och dels för att parterna genom att använda sig av standardtidscertepartier med bakgrund i engelsk rätt och inte uppmärksammat att begrepp kan ha olika betydelse i olika språk får anses accepterat den engelska betydelsen. Genom engelska domstolars eller domstolars runtom i världen som haft att tillämpa engelsk tolkning rätt har begreppen "act of God", "act of the Queen's enemies", "perils of the sea" och "restraint of princes, rulers and people" fått den betydelse de har idag. Svensk domstol eller svenska parter som har att tillämpa begreppen får alltså finna sig i att använda begreppen i den betydelse de fått i engelsk rätt. Genom denna uppsats hoppas jag att de som behöver veta vad de engelska begreppen betyder har fått klar bild av vad de står för.

8 Litteraturförteckning

8.1 Nordisk litteratur

Beckman Rudolf, Handbok i sjörätt, 6:e omarb. Uppl., Helsingfors 1971.

Falkanger Thor och Bull Hans Jacob, Innføring i sjørett, 4:e utg., Oslo 1995.

Gorton Lars, Ihre Rolf och Sandevärn Arne, Befraktning, 3:e uppl., Lund 1989 citerad Gorton m.fl. 1989.

Gorton Lars, Ihre Rolf and Sandevärn Arne, Shipbroking and Chartering Practice, 5th edition, London 1999, citerad Gorton m.fl. 1999.

Hellner Jan, Speciell avtalsrätt II Kontraktsrätt 1:a häftet, 3:e uppl., Stockholm 1996.

Lundmark Thorsten, Friskrivningsklausuler Giltighet och Räckvidd, Uppsala 1996.

Mestad Ola, Om force majeure och riskfordeling i kontrakt, Oslo 1991.

8.2 Engelsk litteratur

Ewan Mc Kendrick, Force majeure and frustration of contract, London 1991.

Mocatta Sir Allan Abraham, Mustill Sir Michael J. and Boyd Stewart C., Scrutton on Charterparties and bills of Lading, 19th edition, London 1984, citerad Mocatta m.fl.

Packard William V., Timechartering, London 1985.

Todd Paul, Contracts for the carriage of goods by sea, Oxford 1988.

Wilford Michael, Coghlin Terence and Kimball John D., Time Charters, London 1991.

Wilson John F, Carriage of goods by sea, 3rd edition, London 1998.

8.3 Nordiska lagförarbeten

Regeringens proposition 1993/94:195 om ny sjölag.

Riksdagens betänkande 1993/94: LU 31 Ny sjölag.

NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs.

SOU 1994:13 1990:13, Översyn över sjölagen 2, Godsbefordran till sjöss.

8.4 Tidningsartiklar

England- Contracts Act 1990- warning, BIMCO Bulletin 2/91 sid 11.

McKendrick Ewan, The construction of force majeure clauses and self-induced frustration, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1990 sid 153-158.

Gorton Lars, Genconcertepartiet i ny tappning, Svensk Sjöfarts Tidning nr 16 1995 s 8-10.

Gorton Lars, New York Produce exchange TC 93- Några kommentarer, Svensk Sjöfarts Tidning nr 51-52 1994 s 21-22.

Selvig Erling, Tolkning efter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk, Tidsskrift for Rettsvitenskap 1986 sid 1-26.

Trampsjöfart- så fungerar fraktmarknaden, Svensk Sjöfarts Tidning nr 50 1997 s 148-149.

8.5 Muntliga källor

Telefonsamtal 1/10 1999 med Kenny Peterson, Marknadschef på Gorthon Lines i Helsingborg.

Telefonsamtal 1/10 1999 med Fredrik Hallbjörner, Marketing assistant på B&N i Skärhamn.

Telefonsamtal 4/10 1999 med Tony Rehnström, Operation manager på Nordström och Thulin Argonaut i Stockholm.

Telefonsamtal 4/10 1999 med Bruno Karlsson, Chartering manager på United Tankers i Göteborg.

8.6 Internetkällor

BIMCOs hemsida http://www.bimco.dk/html/about_bimco.html.

FONASBAs hemsida http://www.fonasba.com/overview_members.html.

8.7 Nordiska rättsfall

ND 1949. 540.

ND 1951 s 24.

NJA 1954 s 573.

ND 1954. 749.

ND 1983 s 309.

8.8 Utomnordiska rättsfall

- Canada Rice Mills Limited v Union Marine and General Insurance Company Limited* (1941) A.C.
Ciampa and others v British India Steam Navigation Company Ltd (1915) 2 K.B. 774.
Finlay v: Liverpool (1870) 23 L.T. 251.
Furness, Withy and CO. v Rederiaktiebolaget Banco (1917) 2 K.B. 873.
Garston Sailing Ship Company v Hickie (1887) 18 Q.B.D. 17.
Great China Metal Industries CO. Ltd v Malaysian International Shipping Corporation Berhad (1994) Lloyd's Rep s 455.
Hamilton v Pandorf (1887) 12 App Cas 518.
The Liver Alkali Works Company (Limited) v. Johnson (1874) LR 9 Ex 338.
Lloyd v General Iron Screw Colliery Co. (1864) 12 W.R. 882.
The Merchant Prince (1892) All E.R. 1891-94 s 396.
Mountain v Whittle (1921) 1 AC 615.
Nesbitt v. Lushington (1792) 4 T.R. 783.
Nichols v. Marsland (1876) 2 Ex.D. 1.
Nobel's Explosives Company v. Jenkings and Company (1896) 2 Q.B. 326.
Nugent v. Smith (1876) 1 C.P.D 423.
Owners of Spanish steamship Sebastian v Altos Hornos de Vizcaya (1920) L.T.541.
Photo Production v Securicor (1980) 1 Lloyd's Rep s 545.
Rio Tinto Company Ltd. v Det Dansk-franske Dampskibsselskab (1919) L.L.Rep s 81.
Rodoconachi v Elliot (1874) L.R. 9 C.P. 518.
Rusell and others v. Niemann (1864) 17 C.B 163.
Siordet and another v. Hall and others (1828) 4 Bing. 607.
Spence v. Chodvick (1857) 10 Q.B 517.
Steamship Induna Company Ltd v British Phosphate Commisioners (1949) 82 Ll.L Rep 430.
Sunday and Co. v British and Foreign Marine Insurance Co. (1915) 2 K.B. 781.
Taylor v Lewis Ltd. (1927) Lloyd's Rep s 250.
Watts, Watts and Company Limited v Mitsui and Company Limited (1917) A.C. 227.
Wilson, Sons and Co. v Owners of Cargo per the Xantho (1887) 12 App Cas 503.
Woodley v Michell (1887) 8 Q.B.D. 47.

12 Bilaga 1

Lista över BIMCOs approved Documents.

Namn	Kodnamn
The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-Charter.	BALTIME 39
The Baltic and International Maritime Conference Deep Sea Time Charter.	LINERTIME
Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels.	SUPPLYTIME 89
Uniform Time Charter Party for Container Vessels.	BOXTIME
The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter Party for Vessels Carrying Liquefied Gas.	GASTIME
International Association of Independent Tanker Owners Tanker Time Charter Party.	INERTANKTIME
The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter Party for Vessels Carrying Chemicals in Bulk.	BIMCHENTIME
New York Produce Exchange Time Charter.	NYPE 93