

JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Maria Knoblock

Fjärdepartislogistik

-logistikerns ansvar för mervärdestjänster utförda i köparens
lokaler

Examensarbete
20 poäng

Lars Gorton

Avtalsrätt

HT 02

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRKORTNINGAR	4
1. INLEDNING	5
1.1 Speditörens tjänsteutveckling	5
1.2 Fjärdepartislogistik- ett oklart begrepp	7
1.3 Problemformulering och syfte	10
1.4 Avgränsning	12
1.5 Metod och material	13
2. LOGISTIKAVTALET	16
2.1 Logistikavtalet - ett eller flera löften?	16
2.2 Logistikavtalets förhållande till köpavtalet	19
2.2.1 Köpavtalet - ett blandat eller två separata avtal?	19
2.2.2 Hur förhåller sig avtalen till varandra?	20
3. LOGISTIKERNS ANSVARSGRUND	24
3.1 Sammanflätning genom kedjesystem	24
3.2 Sammanflätning genom avtalsnät?	25
3.2.1 Tredjemansavtal	26
3.2.2 Direktkrav	29
3.2.2.1 Finns en rätt till direktkrav vid bakre gäldenärens kontraktsbrott?	30
3.2.2.2 Är ovanstående applicerbart på logistikavtalet?	31
3.2.3 Andra fall av utvidgad avtalsverkan	33
4. TILLÄMPLIGA REGLER	36
4.1 Är NSAB tillämplig?	36
4.1.1 Tolkning av lydelsen	37
4.1.2 Systeminriktad tolkning	39
4.1.3 Allmänna förnuftsöverväganden	40
4.2 Vad utgör relevant bakgrunds rätt?	41
4.2.1 Vid avtal om arbete på annans egendom?	42
4.2.2 Vid avtal om immateriella tjänster?	43
5. LOGISTIKERNS ANSVAR VID KONTRAKTSBROTT	46

5.1	Logistikerns förpliktelser - en överblick	46
5.2	Påföljderna	49
5.2.1	Fullgörande	50
5.2.2	Prisavdrag	52
5.2.3	Hävning	53
5.2.4	Skadestånd	55
6.	AVSLUTNING	60
	LITTERATURFÖRTECKNING	64

Sammanfattning

Speditörens roll har ständigt utvecklats till att omfatta allt fler tjänster varvid en del, främst de större speditörsfirmorna, har börjat erbjuda lösningar inom fjärdepartslogistik. I detta koncept ingår, förutom transport och lagring, även en stor grupp tjänster kallade mervärdestjänster vilka kan utföras t.ex. i lagret, på terminal eller i köparens (tredjemans) lokaler. Jag har valt att fokusera på de senare, d.v.s. mervärdestjänster utförda i köparens lokaler vilka närmare bestämt kan bestå av upppackning, montering, installering, och utbildning. Härvid uppstår ett antal olika frågor såsom vem logistikern ansvarar inför, enligt vilka regler samt vilka påföljder som är lämpliga och under vilka villkor dessa kan inträda. Syftet med uppsatsen är att svara på dessa frågor.

Först bör dock bl.a. begreppet fjärdepartslogistik, 4PL, förklaras. Med 4PL åsyftar jag ett långsiktigt och integrerat samarbete mellan en säljare (uppdragsgivaren) och en fjärdepartslogistikern som initieras av att säljaren i ett köpavtal ålagts att ombesörja transport och någon form av mervärdestjänst. Begreppet förutsätter således att ett paket av tjänster, inkluderandes även andra flöden än de fysiska, kontrakteras ut till fjärdepartslogistikern. Denne kan sedan antingen själv utföra tjänsterna eller i form av en informationsmäklare anlita, för de olika uppdragen, lämpliga tjänsteföretag såsom tredjepartslogistikern, konsulter etc. Slutligen anser jag att 4P-logistikern vid utförandet av mervärdestjänster torde agera i eget namn och för egen räkning då det bl.a. ligger i begreppet 4PL att uppdragsgivaren endast skall ha en motpart.

Andra inledande frågor som uppkommer är dels huruvida logistikavtalet skall ses som ett löfte (medförandes enhetlig behandling av tjänsterna) eller flera löften (medförandes olika juridiska behandlingar), dels hur logistikavtalet förhåller sig till köpavtalet varvid får undersökas huruvida "köpavtalet" skall anses utgöra ett separat avtal om köp respektive tjänst eller ett blandat avtal medförandes regler om köp eller tjänst. Som titeln anger har jag för det första valt att behandla 4PL som bestående av flera löften. För det andra har jag kommit fram till att köpavtalet i princip torde bestå av ett blandat avtal som skall behandlas enligt köpreglerna, närmare bestämt CISG. Uppdragsgivaren ansvarar således för mervärdestjänsterna enligt dessa regler varvid han, beroende på logistikavtalets utformning, kan få en regressrätt gentemot logistikern om denne orsakat kontraktsbrottet.

Härmed kommer vi in på frågan huruvida köparen vid fel eller dröjsmål även kan vända sig direkt mot logistikern med sitt anspråk. Enligt huvudregeln ansvarar part endast inför sin avtalspart. Det finns dock möjligheter att på olika sätt utvidga avtalsverkan varvid jag har valt att bl.a. närmare undersöka institutet tredjemansavtal samt rätten till direktkrav. Jag anser att logistikavtalet avseende mervärdestjänsterna inte för tillfället

generellt sett kan anses utgöra ett tredjemansavtal. Däremot torde det i enskilda fall, beroende på hur det utformats, kunna tänkas ge tredje man en självständig rätt baserat på logistikavtalet. Vad gäller en rätt till direktkrav anser jag att någon sådan inte heller generellt sett finns då logistikavtalet vad avser mervärdestjänsterna inte torde kunna införas under något ertaget undantag lika lite som det torde finnas några rättspolitiska eller -ekonomiska skäl till att införa en sådan rätt. Därmed får köparen i första hand hålla sig till sin avtalspart, säljaren.

Logistikavtalet hänvisar i regel till standardavtalet NSAB, vilket dock åsyftar speditorsavtal varför frågan blir om även mervärdestjänsterna täcks av dessa bestämmelser. Jag anser att utvalda mervärdestjänster skulle kunna ingå i NSAB enligt ordalydelsen, men att de däremot inte torde ingå sett till NSAB:s syfte och lämplighetsöverväganden. Tjänsterna torde nämligen inte ha en klar koppling till varken transport- eller lagringstjänsten vilka utgör NSAB:s grundpelare. Likaså skulle NSAB inte ha lett till en lämplig och heltäckande reglering av mervärdestjänsterna. Frågan blir då vad som i sådant fall utgör gällande rätt. För avtal om tjänst finns ingen allmän lagstiftning utan tvister får lösas med hjälp av allmänna rättsgrunder vilka återfinns främst i rättsfall och lagstadganden. Jag har kommit fram till att KtjL jämte KöpL torde kunna bli analogt tillämpliga då KöpL till viss del torde utgöra allmänna rättsgrundsatsen och KtjL är den enda lagen som reglerar tjänster. Likaså kan troligen viss ledning sökas i KommL vad gäller tidsaspekten vid varaktiga avtal samt i entreprenadrätten.

När således logistikern har gjort sig skyldig till kontraktsbrott i form av fel i utförd tjänst eller dröjsmål torde uppdragsgivaren kunna kräva påföljder enligt de principer som kommer till uttryck i ovannämnda lagar. I NSAB finns dock endast bestämmelser för ersättning och frågan blir då om även andra påföljder (lämpligen) kan krävas vid ett 4PL-samarbete. Nämnda samarbete företer ju vissa särdrag i och med att det utgör ett integrerat samarbete där båda parter är mer eller mindre beroende av varandra och varandras förtroende. Då även ett stort kapital i regel har investerats finns det starka incitament att samarbetet skall bestå samtidigt som det måste vara av vikt för båda att rätt samarbetspartner funnits med rätt tjänsteutbud och kompetens. Jag har kommit fram till att köplagens påföljds katalog i princip är lämplig vid 4PL-samarbeten varvid fullgörande och prisavdrag kan vara ändamålsenliga för att kunna korrigeras samarbetet under tidens gång liksom partiell hävning kan medge en form av provotid. Likaså vikten av samordning med köpavtalet gör sig här gällande även om logistikern i motsats till säljaren torde ha ett presumtionsansvar.

Uppsatsen har sedan avslutats med funderingar kring lämpligheten i att se logistikavtalet som bestående av flera löften samt effekterna i praktiken av gällande rätt och den osäkerhet som trots allt finns. Även frågor om alternativa regleringar och dessa frågors förhållande till ansvarets placering har berörts. Således kan t.ex. osäkerheten kring gällande rätt och gränsdragningsproblem leda till att förutsebarheten minskas och att

försäkringen inte täcker samtliga skador alternativt blir onödigt dyr. Genom att ytterligare redigera NSAB skulle ovannämnda osäkerhet kunna elimineras. För att däremot komma undan gränsdragningsproblemen torde det krävas att ett enhetligt ansvarssystem införs varvid nya problem och frågor dyker upp såsom hur ett sådant ansvar skulle se ut. Det är således med spänning jag ser fram emot Heidbrinks avhandling angående ett logistiklöfte medförandes ett enhetligt ansvarssystem.

Förkortningar

AB	Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader
AvtL	Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises
CIP	Carriage and Insurance Paid to (named place of destination)
CISG	United Nations Convention on Contracts for the international Sale of Goods
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CPT	Carriage Paid To (named place of destination)
DDP	Delivered Duty Paid (named place of destination)
DDU	Delivered Duty Unpaid (named place of destination)
EDI	Electronic Data Interchange
EXW	Ex Works (named place)
FBL	FIATA Multimodal Transport Bill of Lading
FCA	Free Carrier (named place)
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
4PL	Fjärdepartslogistik
FWR	FIATA Warehouse Receipt
HB	Handelsbalk
HD	Högsta domstolen
ICC	International Chamber of Commerce
JB	Jordabalk
KkL	Konsumentköplag (1990:932)
KommL	Lag (1914:45) om kommission (kommissionslag)
KtjL	Konsumenttjänstlag (1985:716)
KöpL	Köplag (1990:931)
LuftL	Luftfartslag (1957:297)
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning I
NSAB	Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser
PaketreseL	Lag (1992:1672) om paketresor
Prop.	Proposition
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SkL	Skadeståndslag (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
3PL	Tredjepartslogistik
UB	Utsökningsbalk
UN	United Nations

1. Inledning

Mitt intresse för handel väcktes tidigt och efter en kurs i handelsrätt var ämnesområdet för mitt examensarbete bestämt. Men frågan om exakt ämnesval förblev oklart. Efter konsultation med min handledare, Lars Gorton, beslöt jag mig dock för att behandla speditörens nya roll som fjärdepartslogistik och de juridiska problem som kringgärdar begreppet. Då fjärdepartslogistik, 4PL, kan bestå av många olika typer av tjänster kommer jag att, som titeln anger, fokusera på mervärdestjänster utförda i köparens lokaler, närmare bestämt tjänsterna upppackning, montering, installation och utbildning. Innan jag försöker mig på att definiera begreppet 4PL och dess problematik vill jag dock presentera speditören samt ge en kort överblick över dennes tjänsteutveckling och branschens andra aktörer.

1.1 Speditörens tjänsteutveckling

Kårt barn har många namn, ett uttryck som passar väl in på speditören då denne på grund av sitt stora tjänsteutbud och olika juridiska roller har blivit kallad både "transporternas generalentreprenör" och "mellanmansrättens kameleont".¹ Början, speditörens uppkomst, kan tillskrivas industrialiseringens genombrott på 1800-talet. Tack vare järnvägens tillkomst kunde de varuproducerande företagen förläggas i närheten av råvarukällan. Detta i sin tur skapade behovet av ombud i hamnarna som kunde ta emot godset, signera fraktdokument och ombesörja förtullning för att sedan förmedla vidare transport, omlasta godset samt ombesörja mellanlagring innan allt var ordnat. I takt med att verksamheten växte kom speditören vidare att erbjuda rådgivning avseende bl.a. lämpliga transportmedel och -vägar, kontroll av godset så att det inte var skadat, införskaffning av försäkring om sådan inte fanns, agerande såsom inkassoombud om betalning inte erlagts o.s.v. Likaså efterfrågade redaren speditören för att bli försedd med returlaster och speditören kom att samtidigt bli transportörens agent.²

Såsom åskådliggjorts var speditörens tjänster många och skiftande. En gemensam nämnare var emellertid speditörens roll som *mellanman* samt uppgiften att förbereda och knyta samman transporter. Under 1900-talet förändrades dock efterfrågan på transport- och speditionstjänster som ett led av dels en ökad världshandel och nya ekonomiska samarbeten, dels de nya tekniker och ekonomiska teorier som utvecklades. Den första stora förändringen innebar att speditören tog rollen som *transportör* och egenhandlare i och med samlastningens genombrott på 1930-talet. Speditören hämtade upp mindre styckegodssändningar med samma destinationsort från olika kunder till en terminal där de samlastades i större

¹ Ramberg, 1983, s.7 samt Tiberg m fl, 1994, s.125.

² Paulsson, 1994, s.33 ff samt Abrahamsson m fl, 1996, s.37 f, åsyftar hela stycket.

enheter. Dessa enheter sändes sedan iväg i speditörens namn vilken då fick det formella fraktföransvaret gentemot transportkunden.³

Långt senare utvecklades enhetslastprincipen och integrerade transporter, vilka kan sägas utgöra den andra stora förändringen.⁴ Med dessa nya dörr-till-dörr transporter kom en del av speditörens gamla funktioner att förlora i betydelse varvid speditören tvingades att i större utsträckning ta rollen som fraktförare och att utveckla sin samlastningsfunktion. För att däremot kunna erbjuda denna typ av transportsystem med regelbundna avgångar krävdes stora investeringar samt agenter utomlands som var beredda att göra liknande satsningar. Således etablerade speditören under 1970-talet terminaler med erforderlig hanteringsutrustning först i anslutning till hamnarna sedan längre in i landet. Även större enheter såsom trailers köptes in.⁵

En annan relativ nyhet i speditörens tjänsteutbud var utvecklandet av *lagerhotell*. Jag använder ordet relativ då speditören redan tidigare ombesörjt vissa former av lagring knutna till transporten.⁶ Nyheten ligger dock i samarbetet med t.ex. de varuproducerande företagen där speditören kommit att överta även andra lagringsfunktioner såsom färdigvarulager och buffertlager.

Den sista stora förändringen var slutligen utvecklandet av informatiken (EDI) och av de nya tjänsterna, *mervärdestjänster*, som informatiken till viss del möjliggjort. Med mervärdestjänster åsyftas på Wilsons hemsida de aktiviteter som ger mervärde till flödet genom att aktivt använda tiden när godset är i transit. Enligt en annan definition åsyftas med mervärdestjänster de "aktiviteter som traditionellt inte utförts av traditionella företag inom logistikområdet, t.ex. transportföretag".⁷ Som exempel på dylika tjänster kan nämnas ordermottagning, orderexpediering i form av plockning, packning och märkning, montering, olika former av kundanpassningar, lagerstyrning i form av inventering och splittring av gods samt returhantering.⁸

³ Ramberg, 1983, s.20, Abrahamsson m fl, 1996, kap 2 samt Paulsson, 1994, s.35 f, åsyftar hela stycket.

⁴ Enhetslastprincipen innebär att godset i ett så tidigt skede som möjligt lastas i till de olika transportmedlena anpassade lastbärare, såsom container och trailer, för att därefter kunna transporterats i obrutet skick utan att varje enskilt kolli behöver omlastas. Denna princip har i sin tur möjliggjort utvecklandet av integrerade transporter (s.k. dörr-till-dörr transporter) vilket innebär transporter från avsändaren till mottagaren till ett pris samt under ett transportdokument och ansvar (Abrahamsson m fl, 1996, s.130 & 167).

⁵ Abrahamsson m fl, 1996, s.12 och 169 ff samt Ramberg, 1983, s.2 f. Det kan här nämnas att speditören sällan själv äger transportmedel och att de i motsats till grossister aldrig äger varorna de hanterar.

⁶ Såsom lagring i väntan på förtullning, lastning och vidare transport.

⁷ Linköpings Universitets hemsida för forskning om tredjepartslogistik.

⁸ Kristiansen, 2001, kap 3 samt hemsidorna maersk-logistics.com, tnt.com och wilson.com/Files/Logistics%20serces%20(int).qxd.pdf.

Sammanfattningsvis kan speditören erbjuda transport, lagring och mervärdestjänster.⁹ Med ett liknande utbud kan således speditören idag ta steget till att bli 4P-logistik och erbjuda heltäckande 4PL-lösningar. Det är dock långt ifrån alla speditörer som har valt att bli 4P-logistik liksom det finns andra aktörer än speditörer som erbjuder liknande lösningar. Således är det främst de stora samt medelstora speditörerna som har kapacitet att bli 4P-logistik där dock de sistnämnda främst erbjuder specialinriktade lösningar.¹⁰ Vad beträffar andra aktörer har en del transportörer såsom rederier och flygbolag kommit att erbjuda 4PL-lösningar. Även vissa stora företag har knoppat av sina logistikavdelningar så att dessa har kommit att bli självständiga företag erbjudandes sina tjänster på den öppna marknaden.¹¹

1.2 Fjärdepartislogistik- ett oklart begrepp

Vad först beträffar begreppet *logistik* finns det ingen enhetlig definition. Enligt en av dem menas dock med logistik "alla de aktiviteter som ingår i styrningen av materialflöden i tid och rum så att man får fram rätt vara till rätt plats vid rätt tidpunkt."¹² Logistik innebär således en helhetssyn på materialflödet som kräver samordning av företagets alla funktioner i form av råvaruinköp och -lager, produktion, färdigvarulager, försäljning samt distribution till den slutliga förbrukaren.¹³

Logistikfilosofin lanserades redan på 1960-talet men som många nyheter tog det sin tid innan den slog igenom.¹⁴ Tack vare automatiseringen hade företagen lyckats sänka sina produktionskostnader. Distributionskostnaden, som då kom att bli oproportionerligt hög, hamnade i fokus.¹⁵ Företagen insåg att det krävdes effektivisering, men även att distributionsfunktionen var ett viktigt konkurrensmedel. Genom att anamma logistikfilosofin, men även andra stödjande ekonomiska teorier kunde således kostnadsbesparingar och konkurrensfördelar uppnås. Som exempel på stödjande ekonomiska teorier kan för det första "marknadsorientering" nämnas vilken syftar till att flytta intresset från produktionen till kunden och marknaden. Detta kan yttra sig i större satsningar på leveransservice och kundanpassade produkter men även i införandet av en orderledd produktion. För det andra kan nämnas

⁹ Enl. en undersökning av 3PL-samarbeten (Pruth m fl, 2000, s.4 f) bestod dessa till största delen av tjänsterna transport och lagerhållning. Däremot mervärdestjänster förekom väldigt sällan även om det fanns stora förväntningar på tillväxten av just dessa tjänster.

¹⁰ Abrahamsson m fl, 1996, s.173.

¹¹ Telefonintervju med Ulf Paulsson, doktorand vid transportlogistikavdelningen på LTH. Som exempel på aktörer kan nämnas Maersk Logistics och Electrolux Logistics.

¹² Speditören, nr 3 (6/1995), s.20. Som ett övergripande begrepp skulle kunna ställas flödesekonomi som inte bara syftar till det fysiska flödet utan även till informationsflödet och det finansiella flödet (Paulsson m fl, 2000, s.24).

¹³ Abrahamsson m fl, 1996, s.148 ff.

¹⁴ Tarkowski m fl, 1995, s.72.

¹⁵ Abrahamsson m fl, 1996, s.125 f. Distributionskostnaden består av dels direkta transportkostnader såsom frakt och lastning, dels indirekta transportkostnader såsom lagring, förpackning och räntekostnader för kapital bundet i varor i lager eller under transport (a a, s.116 f & 123 f).

"lean production", vilken innebär att företaget tar bort onödiga tidsfördröjningar och arbetsuppgifter samt inte förbrukar mer resurser än absolut nödvändigt. Som ett resultat av dessa teorier har en efterfrågan uppkommit på dels att införa "just-in-time", d.v.s. tidstrimmade resurs- och varuflöden, dels att kontraktera ut de delar av verksamheten som kan utföras effektivare av andra, vilket för oss till definitionen av fjärdepartislogistik.¹⁶

Det nya begreppet *fjärdepartislogistik* myntades av Andersen Consulting.¹⁷ Åsikterna går dock isär huruvida detta begrepp innebär en vidareutveckling av eller betyder samma sak som tredjepartslogistik, 3PL. Enligt Linköpings Universitets hemsida för forskning om 3PL menas med detta begrepp "att ett paket av flera olika logistiktjänster utkontrakteras i ett nära och långsiktigt samarbete mellan en tjänsteköpare och en extern tjänsteproducent". Vidare anses det där att 4PL har samma innebörd, men att skälet för tillkomsten av detta begrepp är den alltmer modebetonade och ibland felaktiga användningen av begreppet 3PL.

Tarkowski m.fl. (1995, s.132 ff.) verkar däremot mena att det finns en skillnad mellan begreppen då de behandlar tredjepartslogistik och flerpartslogistik såsom två skilda ting. Enligt dem anger nämligen 3PL respektive 4PL det antal parter som hanterar de logistiska funktionerna i samarbete med säljaren och dennes kund.¹⁸ Således innebär begreppet 3PL att funktionerna kontrakteras ut till en utomstående tredje part såsom transportören samt att vid 4PL ytterligare en utomstående part blir inblandad såsom speditören när han agerar både transportör och transportmäklare. De talar även om olika grader av samarbeten såsom samarbeten med utkontraktering och integrerade samarbeten.¹⁹ Det framgår däremot inte huruvida de anser att det finns en gradskillnad i samarbetsformerna 3PL och 4PL.

Enligt Nygren m.fl. är anledningen till utvecklingen av 4PL den bristande kompetens som finns hos dagens 3PL-företag. Enligt samma källa innebär 3PL ett långsiktigt och integrerat samarbete bestående av logistiktjänsterna transport och lagring, men där den nödvändiga kunskapen och kompetensen som krävs för att kunna erbjuda kompletterande tjänster saknas. Till viss del har bristen lösts genom utkontraktering. Detta har dock inte uppfattats som tillräckligt utan institutet 4PL har tillkommit. Så medan logistik är 3PL-företagens huvudverksamhet, fungerar 4P-logistikern snarare som en

¹⁶ Paulsson m fl, 2000, s.123 ff & 46 ff samt Bruzelius m fl, 1995, s.310, angående ekonomiska teorier. Vad gäller transporter ställs härvid inte bara (och nödvändigtvis) krav på snabbhet utan även regularitet, frekvens och kapacitetselasticitet är av betydelse för att möjliggöra t.ex. orderledd produktion, bättre leveransservice, eliminerande av onödiga väntetider o.s.v. (Grönfors, 1974, kap. 1). Vad mervärdestjänster beträffar möjliggör de som ovan nämnts att tiden används aktivt när godset är i transit.

¹⁷ Armbruster, Joc Week, (elektronisk källa)

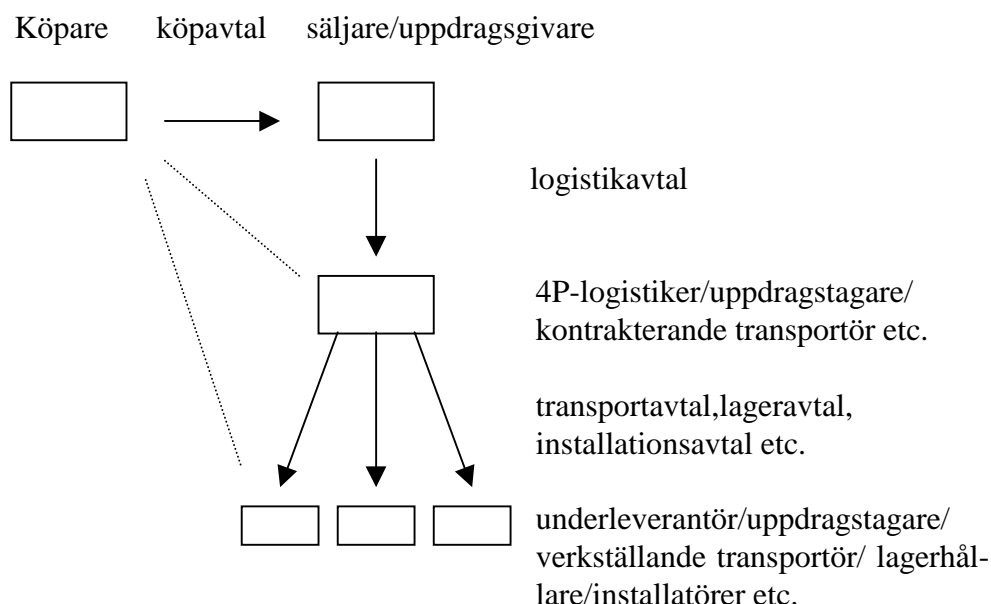
¹⁸ Därmed innebär enpartslogistik att antingen säljaren eller kunden hanterar logistikfunktionerna med interna resurser, samt tvåpartslogistik ett traditionellt samarbete mellan ovannämnda parter (Tarkowski m fl, 1995, s.131 ff).

¹⁹ Tarkowski m fl, 1995, s.128 ff.

informationsmäklare vilket möjliggör en mycket bredare verksamhet (inkluderande mervärdestjänster).²⁰ Detta medför att 4PL-företaget, genom sina kompletterande partners inom konsult-, IT-, 3PL-branschen etc., kan erbjuda uppdragsgivaren en heltäckande lösning.²¹

Jag kan bara konstatera att *det råder oklarhet* vad gäller begreppens exakta åtskillnad och innebörd. Jag utgår dock från att 4PL innebär en vidareutveckling av 3PL genom att en 4P-logistiker åtar sig även andra flöden än det fysiska, vilket²² i sin tur förutsätter ett integrerat och därmed långsiktigt samarbete mellan logistikern och uppdragsgivaren. Likaså utgår jag från att samarbetet innebär utkontraktering av ett paket av tjänster vilka kan utföras antingen av 4P-logistikern eller dennes underleverantörer. Antalet inblandade parter kan således, beroende på logistikerns uppdrag och faktiska resurser, bli fler än fyra.

För att underlätta förståelsen för begreppet 4PL och inblandade parter har jag gjort nedanstående schema. 4P-logistikerns uppdrag initieras således av att säljaren i ett köpavtal ålagts att ombesörja transport och någon form av mervärdestjänst. För att kunna uppfylla sina förpliktelser och det på ett mer effektivt sätt har säljaren (i form av uppdragsgivare) utkontrakterat dessa tjänster till en 4P-logistiker (i fortsättningen kallad logistiker) eller med andra ord träffat ett logistikavtal med denne, vilken därmed fått i uppdrag att omhänderta bl.a. godshanteringen från t.ex. säljarens fabrik till slutkunden. Beroende på den tjänst logistikern utför kan han (liksom hans underleverantörer) komma att gå under olika benämningar (se nedan).



²⁰ Ett 4PL-företag åtar sig således inte bara det fysiska flödet utan även informationsflödet och eventuellt det finansiella flödet.

²¹ Nyberg m fl, 2001, s.27 ff (elektronisk källa) med vidare hänvisningar (åsyftar hela stycket).

²² Liksom de stora investeringarna i produktutvecklingen och genomförandet.

Vilka är då *fördelarna* med fjärdepartislogistik?²³ Som ovan nämnts anses dessa utgöras av olika former av kostnadsbesparingar och förbättrad konkurrenskraft förutsatt att konceptet implementerats på rätt sätt. Således kan logistiska allianser för det första innebära fördelar genom att uppdragsgivaren antingen saknar egna resurser såsom vid ett nystartat företag eller helt enkelt vill kunna göra sin logistik bättre och mer flexibel. Vidare möjliggör det för uppdragsgivaren att kunna koncentrera sig på sin kärnverksamhet.²⁴

För det andra kan det innebära ekonomiska och finansiella fördelar. Distributionen är nämligen förenad med mycket höga fasta kostnader i form av bilpark, anläggning och hanteringsutrustning. Och genom att kontraktera ut denna del av verksamheten omvandlas de fasta kostnaderna till rörliga vilket innebär att kostnaden kan anpassas till produktionskapaciteten och efterfrågesvängningar samtidigt som investeringskapital frigörs. För logistikern å sin sida innebär det en möjlighet att uppnå specialisering och stordriftsfördelar genom att hantera flera företags behov. Vad därefter gäller kapitalkostnaden kan den minskas genom samlastning²⁵ och just-in-time vilka möjliggör orderledd produktion eller om sådan ej är möjlig mindre och mer regelbundna råvaruinköp. Slutligen kan det tänkas vara av vikt för uppdragsgivaren att, för hela logistikverksamheten, enbart ha en avtalspart som med sin samlade kompetens kan erbjuda företaget de för varje tillfälle lämpligaste tjänsterna.

4PL-samarbeten kan dock även innebära *nackdelar*. När uppdragsgivaren således kontrakterar ut logistikverksamheten kan det leda till att han förlorar kontrollen och möjligheten att påverka den samtidigt som han blir beroende av logistikern och därmed sårbar.²⁶ Vidare kan det uppstå många problem (och dubbelarbete) i de fall det inte upprättats ett detaljerat avtal som anger vilka tjänster som ingår, när ansvaret exakt övergår på logistikern o.s.v. Nedan kommer jag att redogöra för de juridiska problem jag valt att behandla.

1.3 Problemformulering och syfte

Utvecklingen av logistikfilosofin har skett i relativt hög takt. Detta i sig utgör ett problem då juridiken inte hinner med och som en konsekvens härav inte bara begreppets innebörd utan även rättsläget angående 4PL är oklart. Således förs t.ex. diskussioner huruvida löftet att utlämna rätt gods, på rätt plats, i rätt tid skall ses som ett sammanhållet logistiklöfte som bör medföra

²³ Tarkowski m fl, 1995, s.137 f samt Abrahamsson m fl, 1996, s.158-162, åsyftar detta och nästa stycke. Här kan dock påminnas om att det med jämna mellanrum går olika trender varvid specialisering och därmed 4PL i dagsläget anses utgöra en kostnadseffektiv organisation.

²⁴ Kärnverksamheten kan bestå t.ex. av försäljning, marknadsföring och produktutveckling. För mer information se Bruzelius m fl (1995).

²⁵ Genom att godset samlastas i större enheter såsom containers fordras dessutom inte lika säkra och dyra förpackningar.

²⁶ Stöht, 2001, s.41 f.

en enhetlig juridisk behandling eller om logistikavtalet skall ses som en blandning av delåtaganden där logistikern kan inneha olika juridiska roller som måste bedömas var för sig.²⁷ Jag kommer i min uppsats att utgå från den senare teorin (se 2.1). Därtill kommer jag att inrikta mig på delåtagandet mervärdestjänster utförda i köparens lokaler. För dessa tjänster aktualiseras en rad olika *frågor* varav några har valts ut i det följande.

4PL innebär, som ovan nämnts, en strukturförändring där säljaren i ett integrerat samarbete har kontrakterat ut en del av sin verksamhet till logistikern. Frågan uppkommer då hur logistikavtalet förhåller sig till köpavtalet men även vem som då blir ansvarig för logistikerns verksamhet gentemot köparen. Hur har ansvaret och ansvarsperioderna i de båda avtalen samordnats? Kan köparen vända sig direkt mot logistikern när denne orsakat fel eller dröjsmål och i så fall på vilken avtalsrättslig grund? (Se kap. 2 & 3).

Standardavtalet NSAB²⁸ syftar till att reglera speditorsavtal, d.v.s. i huvudsak delåtagandena transport och lagerhållning. Därutöver hänvisar NSAB till tvingande internationella transporträttsliga konventioner²⁹ när avtal har träffats om bestämt transportmedel alternativt när skada kan lokaliseras till sådant.³⁰ 4PL däremot innefattar även en mängd andra tjänster, mervärdestjänster. Vad gäller för dessa? Ingår även de i NSAB:s tillämpningsområde? Det anges ju i 2 § 1 st NSAB att speditorsuppdraget även kan omfatta ett antal andra tjänster i anslutning till transporten respektive lagringen. För att avgöra vilka tjänster som ingår i detta begrepp får dock metoder för tolkning av avtal tillämpas. Kan således utvalda mervärdestjänster ses som ett komplement till transport- eller lagringstjänsten och därmed möjliggöra en extensiv tolkning eller är de att anse som så specifika att NSAB inte blir tillämplig? I sådant fall vilka regler blir då tillämpliga? (Se kap. 4)

Fjärdepartislogistik innebär slutligen ett långvarigt och mycket nära samarbete där parterna i stor utsträckning utlämnar sig till varandra. Då stort kapital och förtroende satsas på samarbetet finns det starka incitament att samarbetet består. Samtidigt måste det vara av stor vikt att samarbetet fungerar, att uppdragsgivaren har funnit rätt partner med rätt kunskaper, kvalitet och tjänsteutbud, vilket kan vara svårt att avgöra före träffande av avtal. I NSAB är den enda stadgade påföljden ersättning. Frågan är dock om inte även andra påföljder såsom fullgörelse och hävning skulle kunna vara lämpliga vid logistikerns kontraktsbrott och om (och under vilka villkor) de

²⁷ Telefonintervju med Jacob Heidbrink, doktorand i civilrätt vid Stockholms Universitet. Kan jämföras med problematiken kring multimodala resp. unimodala transporter.

²⁸ Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser, 2000.

²⁹ Haag/Visbyreglerna angående internationella sjötransporter, CMR-konventionen angående int. vägtransporter, Warszawa-konventionen angående int. lufttransporter samt CIM-konventionen angående int. järnvägstransporter (Grönfors, 1984, s.28).

³⁰ Jfr nätverksprincipen i 23 § NSAB.

i så fall kan inträda enligt bakgrundsretten (när NSAB inte är tillämplig). Likaså är frågan vilket skadeståndsansvar logistikern då bär.³¹ (Se kap. 5).

Sammanfattningsvis är *syftet* med denna uppsats att undersöka logistikerns ansvar vid kontraktsbrott när denne utför mervärdestjänster i köparens lokaler, d.v.s. vem han ansvarar inför, enligt vilka regler samt vilka påföljder som är lämpliga och under vilka villkor dessa kan inträda.

1.4 Avgränsning

Begreppet logistik kan innebära en mängd olika tjänster och spanner över många rättsområden. Det är dock inte min avsikt att gå in på alla tjänster och områden som aktualiseras, liksom det inte skulle vara möjligt av utrymmesskäl. Således har jag valt att fokusera på mervärdestjänsterna och kommer därmed varken beröra transport- eller lagringstjänsten. Vad beträffar dessa tjänster hänvisar jag till litteraturen därom som redan finns.³²

Vidare har jag valt att enbart undersöka de mervärdestjänster som utförs i köparens lokal, närmare bestämt uppackning, montering, installering och utbildning. Anledningen till att jag inte berör fallen där mervärdestjänster utförs t.ex. på terminal eller i lager är att jag anser att dessa fall redan direkt eller indirekt berörts av tidigare arbeten. Således behandlar Kristiansen (2001) lagerhotell och de däri ingående tjänsterna ordermottagning och -expediering, lagerstyrning samt returhantering. Likaså har Ottesen (2000) redogjort för bl.a. det transportansvar som kan aktualiseras vid aktiviteter på terminal eller inledningsvis i ett lagerhotell.

Mervärdestjänsterna kan, liksom övriga logistiktjänster, utföras antingen för egen räkning (som egenhandlare) eller som förmedlare (2 § 2 st. NSAB). En fjärdepartislogistiker torde dock enligt mig utgöra en egenhandlare då denne i marknadsföringen som regel påtar sig ansvaret för hela logistiklösningen samt även erbjuder "ready-to-implement solutions". Vidare erbjuder logistikern tjänsterna i regel till egna fasta priser³³ liksom det ligger i själva idén med 4PL att logistikern skall utgöra uppdragsgivarens enda motpart och därmed ansvara för anlitate företagare (jfr. 2 § 2 st C). Således kommer jag att enbart behandla logistikerns roll som egenhandlare och de regler som då blir aktuella.³⁴ Här kan även nämnas att jag förutsätter att likaså säljaren

³¹ Min avsikt är dock inte att på djupet gå igenom de olika påföljderna.

³² Vad gäller speditörens transporttjänst se bl.a. Ramberg, Grönfors och Ekelund (DK). Vad beträffar speditörens lagringstjänst se även Ottesen (N) och Kristiansen (N).

³³ Pruth m fl, 2000, s.23. Jfr även 2 § 2 st A NSAB, www.wilsonlog.com under products – logistics, Steneby, 1981, s.55 samt Tibergh m fl, 1994, s.86 f.

³⁴ Även Kristiansen (2001, s.104) verkar vara av uppfattningen att lagerhotelltjänster (inklusive mervärdestjänster) utförs för egen räkning. Stöht (2001, s.34) däremot anger att transportören vid t.ex. bearbetning utför tjänsten för uppdragsgivarens räkning, detta dock under rubriken "transportören som mellanman" varför det är osäkert vilken roll han anser att logistikern har vid ett 4PL-samarbete.

(uppdragsgivaren) agerar för egen räkning och därmed inte ingår avtal med logistikern för köparens räkning.

Jag kommer inte heller av utrymmesskäl att behandla andra områden såsom sakrätten, försäkringsrätten, IT-rätten, konkursrätten och finansrätten, då dessa är för stora för att kunna inblandas på ett vettigt och ändamålsenligt sätt. Likaså kommer jag att förutsätta att NSAB är inkorporerat i det individuella avtalet samt att det inte rör sig om farligt gods som kräver speciell hantering enligt offentlighetsregler.

Slutligen kommer jag att enbart behandla det inomobligatoriska ansvaret och i första hand logistikerns då poängen med mitt arbete är att undersöka logistikerns ansvar vid kontraktsbrott i en avtalsrättslig eller åtminstone avtalsliknande situation. Därmed utgår produktansvaret ur arbetet som enligt Hellner och Håstad (1996, 2 häftet, s.219 ff. respektive 1996, s.216 ff.) i svensk rätt behandlas som utomobligatoriskt. Det kan även kort nämnas att jag förutsätter att det rör sig om ett internationellt köp som ligger till grund för logistikuppdraget.

1.5 Metod och material

Det finns inte någon *lagstiftning* som är direkt avsedd att reglera 4PL-avtalet. För delåtagandet transport finns som ovan nämnts (not 29, s.11) en del tvingande internationella konventioner som införlivats i svensk rätt samt ett antal lagar för inrikes transporter. Vad delåtagandet lagerhållning beträffar finns det direkt tillämpliga regler i 12 kap. HB Om inlagsfä, eller nedsatt och förtrott gods. Härutöver finns det en rad internationella konventioner, som inte har trätt ikraft, samt olika transport- och lagerdokument vilka kan, liksom NSAB, aktualiseras genom inkorporering i det individuella avtalet.³⁵ Däremot finns det ingen lagstiftning som direkt åsyftar mervärdestjänsterna, vilket medför att det individuella (4PL-)avtalet blir desto viktigare. Dessa utgör dessvärre företagshemligheter och lämnas i linje därmed inte ut till nyfikna studenter som jag. Jag har dock genom rundringning kunnat konstatera att de flesta individuella avtal helt eller delvis hänvisar till NSAB.³⁶ Således har jag främst varit hänvisad till detta standardavtal med kommentarer samt i den mån NSAB inte kan anses tillämplig (och det individuella avtalet inte reglerar frågan), svensk bakgrunds rätt.

Med bakgrunds rätt åsyftar jag dispositiva rättsregler i lag eller praxis. Likaså sedvanerätt och handelsbruk kan bli tillämpliga även om jag inte känner till några sådana avseende mervärdestjänster utförda i köparens lokaler (jfr. not

³⁵ Som exempel kan uppräknas 1991 års konvention om ansvar för terminaloperatörer, de s.k. Hamburgreglerna vid sjötransporter, FIATA:s speditjonsdokument FBL för multimodala transporter resp. FWR för lagerhållning, 1980 års konvention om multimodala transporter, "Rules for Multimodal Transport Documents" (1991) o.s.v. Ramberg, 1983, s.135 ff samt Ramberg, 1993, s.183, 189, 205, 206 & 209.

³⁶ Jfr Kristiansen (2001, s. 11 & 79) som anger att det finns få individuella regleringar vid lagerhotelluppdrag och att parterna i princip bara hänvisar till NSAB.

35) och därmed kommer att bortse från dem i fortsättningen. Såsom dispositiv lag kan nämnas 18 kap. HB Om sysloman eller ombudsmän, vilken är direkt tillämplig när speditören uppträder som förmedlare. Vidare finns det regler om kommission, d.v.s. där någon i eget namn men för huvudmannens räkning säljer och köper lös egendom, vilka eventuellt kan bli analogt tillämpliga.³⁷ Då jag inriktat mig på situationer där logistikern agerar för egen räkning kommer emellertid dessa regler i princip inte att bli aktuella. Istället får lösningar sökas i allmänna rättsgrundsatser vilka möjligen återfinns i KöpL. Vägledning kan troligen även hämtas från KtjL och entreprenadrätten.³⁸ Se dock mer om detta i kapitel 4.2.

Vad beträffar *litteraturen* finns det inte mycket skrivet specifikt om logistik mer än ur ett företagsekonomiskt och tekniskt perspektiv. Dock behandlar några rapporter i norska serien Marius utvalda logistiktjänster, närmare bestämt lagring av Ottesen (2000) samt lagerhotellservices av Kristiansen (2001), där främst den senare har varit till viss hjälp. Därutöver har logistikföretagens hemsidor kommit till användning. Då speditörens roll skiljer sig mycket mellan olika länder, har främst nordisk litteratur använts. I övrigt har jag varit hänvisad till allmän litteratur inom transporträtt, kontraktsrätt och köprätt internationell såsom nationell. Vidare har jag fått en del hjälp genom samtal med doktorander och logistikföretag. Då slutligen NSAB innehåller forumbestämmelser som hänvisar till skiljedomstol, vilket verkar vara standard i branschen, och 4PL är ett relativt nytt begrepp finns det inte mycket praxis att tillgå.

Vad gäller *metoden* har jag använt mig av en rättsdogmatisk metod d.v.s. en systematisering och tolkning av rättsregler för att utreda gällande rätt.³⁹ Då jag inte har haft tillgång till logistikavtal och inte vet hur dylika samarbeten utformas i praktiken, kommer mitt arbete till viss del att bygga på hypoteser.

Uppsatsen kommer att läggas upp som så att jag i andra kapitlet börjar med att undersöka logistikavtalet och huruvida det skall anses bestå av ett eller flera löften. Även köpavtalet och dess förhållande till logistikavtalet kommer att beröras. Tredje kapitlet kommer därefter in på frågan på vilken grund logistikern ansvarar inför uppdragsgivaren och eventuellt skulle kunna bli ansvarig inför köparen. Här kommer att beröras olika juridiska institut såsom tredjemansavtal och direktkrav. I fjärde kapitlet kommer jag att undersöka dels huruvida NSAB kan anses vara tillämplig på utvalda mervärdestjänster, dels vilka rättsregler som annars skulle kunna bli

³⁷ Ramberg, 1983, s.28.

³⁸ Bl.a. totalentreprenad och dess problematik torde nämligen kunna liknas vid 4PL genom att det rör sig om ett kommersiellt avtal om tjänst (ett entreprenadavtal) som i regel sammanflätas med ett köpavtal varvid entreprenadavtalet ingås mellan säljaren/beställaren och huvudentreprenören som i sin tur anlitar underentreprenörer och konsulter för uppdragets genomförande (jfr s.8). Här kan även nämnas att utvalda mervärdestjänster inte torde ingå i transporttjänsten och därmed inte täckas av t.ex. de dispositiva transportdokumenten (se 4.1.1).

³⁹ Nationalencyklopedin, band 16, 1995.

tillämpliga. I femte kapitlet kommer först logistikerns förpliktelser att kort studeras för att sedan kunna undersöka när kontraktsbrott föreligger och vilket ansvar logistikern då har. Slutligen kommer uppsatsen att avslutas i det sjätte kapitlet med funderingar kring de slutsatser som löpande avgetts i texten.

2. Logistikavtalet

Logistikavtalet karakteriseras, som ovan nämnts (1.2), av bl.a. ett paket av tjänster som erbjuds uppdragsgivaren under ett varaktigt och integrerat samarbete. Här uppkommer frågan huruvida avtalet skall anses bestå av ett eller flera löften, men även hur logistikavtalet förhåller sig till köpavtalet. För att kunna undersöka den senare frågan kommer jag att först kort undersöka köpavtalet och huruvida det skall anses bestå av ett blandat eller två separata avtal om dels köp dels tjänst.

Innan jag kommer in på dessa frågor skall dock logistikavtalets klassificering kort beröras. Enligt Ramberg (1983, s.27) utgör speditorsavtalet ett uppdragsavtal, med vilket menas "ett avtal, varigenom en person (sysslomannen) åtar sig att för en annans (huvudmannens) räkning företa rättshandlingar [...]".⁴⁰ Som tidigare nämnts (1.4) anser jag att logistikern, såsom egenhandlare, utför⁴¹ tjänsterna för egen räkning, vilket enligt mig skulle utesluta formen av uppdrag. I NSAB anges dock i 2 § 2 st att "Speditören kan utföra dessa *uppdrag* [min kursivering] antingen för egen räkning eller som förmedlare", vilket skulle kunna uppfattas som att uppdragsavtal kan innefatta även tjänster utförda av egenhandlare. Således kommer jag att förutsätta att logistikavtalet utgör ett uppdragsavtal.

2.1 Logistikavtalet - ett eller flera löften?

Som tidigare nämnts (1.3) anser vissa att logistikavtalet skall ses som *ett sammanhängande löfte* att utlämna rätt vara i rätt tid och på rätt plats, som bör behandlas juridiskt enhetligt. Detta synsätt borde dock förutsätta att logistikavtalet kan ses som en särskild avtalstyp⁴² då det idag inte finns någon avtalstyp som medger enhetliga regler för ett logistiklöfte. Enligt NSAB gäller förvisso till viss del samma regler vid lagring som vid transport (jfr. 27 §), men ansvaret delas likväl upp i ett transport- och ett lagringsansvar. Alternativt skulle logistikavtalet kunna anses bestå av *flera delåtaganden* såsom transport, lagring och mervärdestjänster, vilka måste bedömas var för sig. Logistikavtalet skulle då kunna införas dels under speditorsavtalet, dels, i den mån tjänsterna inte kan anses ingå därunder,

⁴⁰ Håstad, 1994, s.184. Uppdragsavtalet kan även definieras som en särskild typ av arbetsavtal jämte anställningsavtal (Hellner, 1häftet, s.83).

⁴¹ Även om jag i fortsättningen kommer att använda ordet "utföra" är det som ovan nämnts (1.2) inte nödvändigtvis logistikern som själv utför tjänsten.

⁴² Enligt Hellner (1häftet, s.26) går det att särskilja en avtalstyp dels "när den är föremål för någorlunda fullständig lagstiftning" (t.ex. fraktavtal), dels "när det finns så mycket gemensamt att det ger skäl för att tala om en avtalstyp". En annan metod är att förklara att ett avtal är sui generis, d.v.s. av en typ för sig själv, i de fall avtalet inte låter sig införas under någon av de erkända avtalstyperna. Hellner anser dock att syftet med en uppdelning i olika kontraktstyper skulle förlora sin mening om antalet typer skulle bli oöverskådligt stort, vilket skulle bli fallet om t.ex. alla standardavtal beaktades. Då det inte finns någon lagstiftning som är direkt tillämplig på logistikavtalet, borde det avgörande bli gemensamhetskriteriet samt huruvida logistikavtalet låter sig införas under redan erkända avtalstyper.

under de särskilda avtalstyper som då kan bli aktuella såsom avtal om immateriella tjänster vid utbildning och avtal om arbete på annans egendom vid uppackning, montering och installering.

Hur uppfattas då logistiklöftet *i branschen*? Som tidigare påpekats råder avtalsfrihet men även att kontrakten i allmänhet utgör företagshemligheter. Genom en rundringning har jag dock kommit fram till att avtalsfriheten har utnyttjats på högst olika vis vad beträffar formen. Sammanfattningsvis kan det förekomma individuella kontrakt och egna standardavtal vilka helt eller delvis hänvisar till NSAB. Dessa avtal kan i sin tur bestå av flera separata dokument såsom ett för samarbetet övergripande ramavtal samt ett eller flera underavtal i form av driftsavtal, prisavtal o.s.v.⁴³ Det är osäkert om några slutsatser kan dras av denna knapphändiga information vad beträffar synen på logistikavtalet i praktiken. Faktumet att hänvisningar i regel sker till NSAB skulle kunna ses som en indikation på att logistikavtalet anses kunna införas under speditorsavtalet och därmed bestå av ett antal olika delåtaganden. Det får dock anses oklart huruvida det finns någon generell uppfattning om logistiklöftet i branschen.

Som tidigare nämnts (1.5) finns det inte så mycket juridisk *litteratur* angående logistik. Stöht (2001) verkar dock vara av uppfattningen att logistikavtalet består av flera delåtaganden då han i sin bok "logistikens rättsliga omvärld" går igenom ansvaret för olika tjänster. Däremot doktoranden Heidbrink utgår, i en beskrivning av sitt projekt, från att logistikavtalet utgör ett avtal *sui generis* samt att logistiklöftet består av ett sammanhållande löfte.⁴⁴ Han menar att det viktigaste, både för logistikern och uppdragsgivaren, torde vara faktumet att rätt vara i oskadat skick utlämnas på rätt plats och i rätt tid, d.v.s. resultatet.⁴⁵ Hur detta uppnås och vad som orsakat ett fel eller dröjsmål, transporten eller lagringen, torde vara mindre intressant. Vidare anser Heidbrink att löftet bör behandlas juridiskt enhetligt.

Emot en dylik behandling talar att det skulle vara mer riktigt och rättvist att bedöma logistikern efter den roll han vid det enskilda fallet intar samt att det då erbjuds redan utarbetat rättskällematerial. Heidbrink anser dock att detta synsätt inte kan garantera någon enhetlighet. Likaså blir förutsebarheten och därmed rättssäkerheten lidande i och med att logistikern, vid ingåendet av avtalet, i regel inte vet hur han kommer att fullgöra det vilket medför att dellöfterna och logistikerns rättsliga roll bedöms först i efterhand. En annan invändning består i att transporträtten är tvingande och att delåtagandena därmed måste bedömas var för sig.⁴⁶ Detta bemöter han bl.a. med faktumet

⁴³ Telefonintervju med logistikföretag, Pruth m fl, 2000, s.22 samt Kristiansen, 2001, s.12.

⁴⁴ Stockholms universitets hemsida för forskning i civilrätt.

⁴⁵ Telefonintervju, åsyftar resten av stycket samt nästföljande stycke.

⁴⁶ Transportlagarna och dess tvingande karaktär ger ju bl.a. uttryck för lagstiftarens rättspolitiska val liksom en välavvägd riskfördelning mellan inblandade parter och bör därför inte kunna kringgåas hur som helst. Jfr med PaketreseL vilken stadgar ett enhetligt ansvar för arrangör som säljer ett paket av åtminstone två tjänster till ett totalpris. Denne

att transportlagstiftningen i dagsläget endast är tvingande tillämplig när avtal om bestämt transportmedel träffats medan om så inte skett lagarna på sin höjd blir analogt tillämpliga och därmed aldrig tvingande. Vidare anser han att logistikern inte erbjuder transporter utan helhetslösningar på kundens distributionsproblem, en form av blandade avtal där transporten endast utgör en del.

Logistik är en modern företeelse som *jag anser* kräver en modern lösning, detta i synnerhet då rättssäkerheten annars kan äventyras. Dessutom utgör logistik en vidareutveckling av spedition och transport inkluderandes nya tjänster och en uppdelning i olika delåtaganden och avtalstyper (läs ansvarssystem) skulle kunna leda till gränsdragningsproblem⁴⁷ och att helheten inte beaktas tillräckligt. Vem bör och kan t.ex. bevisa när transportansvaret övergår till ett ansvar för mervärdestjänster om inget avtalats? Slutligen skulle en anledning till att se logistikavtalet som ett löfte och ett avtal sui generis kunna vara att NSAB:s regler särskilt de om påföljder inte kan anses lämpliga vid logistikavtal (se 4.1).⁴⁸

Detta till trots har jag valt att se logistikavtalet som bestående av flera delåtaganden. Anledningen till detta är mest av praktisk grund. Jag anser nämligen att det vore lämpligt att det först finns klarhet i begreppen, en grund att stå på innan man kan börja skapa enhetliga regler för logistikavtalet (jfr. 1.2). Genom att dessutom hänvisningar i regel görs till NSAB, anser jag att det kan finnas ett behov av att undersöka delåtagandet mervärdestjänster. Således kommer jag att utgå från att logistikavtalet förvisso utgör ett paket av tjänster, men när det uppstår problem och avtalet inte ger något besked man måste falla tillbaka på de regler som gäller för just det delåtagande problemet rör. Det kan här tilläggas att även om delåtagandena vid tvist behandlas var för sig, de har betydelse för och påverkar varandra vad gäller t.ex. övergången mellan de olika ansvarssystemen.⁴⁹ På liknande sätt står logistikavtalet i förhållande till köpavtalet.

ansvarar däremot inte enligt nämnd lag utan enligt de tvingande transportlagarna när skador omfattas av dem (2 §, 9 §, 14 § & 18 §). Anledningen till att inte ett uniformt ansvar utformats för hela paketet av tjänster är att transportlagarna anses vara "utformade med särskild hänsynstagande till de speciella förhållandena som präglar transportmedlet och avtalssituationen" samt att dessa ansvarsförhållanden är "etablerade sedan länge" (prop. 1992/93:95 s.50 & 28). Detta skulle kunna ses som en skepticism från lagstiftarnas sida att stifta enhetliga regler som går förbi de tvingande transportlagarna.

⁴⁷ Jfr Grönfors, 2002, s.360.

⁴⁸ Jfr SvJt 1988 s.191 där KöpL ansågs utgöra en olämplig grund för analogier då bl.a. sanktionerna ansågs olämpliga vid fraktavtal, vilka därmed borde ha sin egen reglering.

⁴⁹ Detta är av vikt dels för vilket ansvar som bli aktuellt gentemot säljaren dels för att kunna bedöma vem av logistikerns underleverantörer som ansvarar och mot vilken logistikern därmed kan få en regressrätt. Se Ottesen (2000) angående övergången mellan transport- och lagringsansvaret. Vad gäller ansvarsövergången från säljaren respektive mellan transport och mervärdestjänster utförda i köparens lokaler se 2.2.2, 4.1.1 & 5.1.

2.2 Logistikaavtalets förhållande till köpavtalet

2.2.1 Köpavtalet - ett blandat eller två separata avtal?

Tjänster utgör ofta, och i synnerhet när ett 4PL-uppdrag aktualiseras, en viktig del av ett köp av lös egendom genom att varan måste transporteras, installeras, servas o.s.v. När tjänster på detta sätt utgör ett led i ett köpavtal kan de antingen anses ingå i ett blandat avtal, som beroende på den övervägande delen utgör ett köpavtal eller ett avtal om tjänst, eller så kan de regleras i ett separat avtal om tjänst.

Den första frågan som således uppkommer är huruvida avtalets köp- och tjänstdel skall ses som *ett blandat eller flera separata avtal*. I propositionen (1986/87:128, s.99) anges att denna fråga inte avgörs av CISG, vilket innebär att nationell rätt får bli vägledande. I kommentaren till konventionen anges dock att det eventuellt borde finnas en presumtion för att endast ett avtal föreligger om avtalen har starka samband med varandra. Skälet till att se avtalet som ett blandat avtal är att den i annat fall olämpliga situationen skulle uppstå att CISG reglerar köpavtalet medan en nationell och eventuellt mycket annorlunda lag reglerar avtalet om tjänst.⁵⁰

I propositionen (1988/89:76 s.64) anges först att avtalet någon gång kan bestå av två så separata delar att de bör betraktas var för sig, men att detta många gånger är svårt eller ogörligt varför avtalet bör betraktas som ett enda blandat avtal. Lite senare anges dock att det i vart fall inte finns något hinder mot att dela upp två tillräckligt självständiga delar i ett avtal och tillämpa olika regelverk på dessa om det är lämpligt. Som exempel på dylikt fall nämns avtal om leverans av teknisk utrustning (köpregler) och avtal om årlig service (regler för tjänster). Håstad (1996, s.26) anser att även tillhandahållande av instruktioner eventuellt utgör en så fristående del att den normalt bör behandlas separat. Enligt Ramberg (1995, s.151) slutligen kan parterna självklart själva genom det individuella avtalet avgöra frågan. Om så inte skett får den avgöras i det enskilda fallet varvid vikt bör läggas vid om det är vanligt och praktiskt att sluta separata avtal.

Jag anser att åtminstone tjänsterna montering och installering har ett väldigt nära samband med köpet i och med att de är en förutsättning för varans användande. Vidare finner jag inget stöd i doktrinen om att dylika tjänster skulle kunna anses vara så pass fristående att de skulle kunna utgöra separata avtal. Däremot tjänsten utbildning torde kunna regleras i ett separat avtal. Således kommer jag i det följande förutsätta att det rör sig om ett enda blandat avtal där möjligen tjänsten utbildning regleras för sig.

⁵⁰ Ramberg m fl, 1995, s.151 med hänvisning till Bianca & Bonell samt Schlechtriem, 1998, s.40. I svensk rätt torde dock inte skillnaden bli så markant då KöpL, som har CISG som förebild, anses ge uttryck för allmänna rättsgrundsatser vilka blir tillämpliga vid flertalet tjänster. Däremot torde vissa nyheter som härstammar från CISG inte kunna tillämpas analogt (se 4.2.1).

Nästa steg blir då att avgöra om avtalet i sin helhet skall anses utgöra ett *köpvartal eller avtal om tjänst*. I art. 3 (2) CISG stadgas att konventionen inte tillämpas "på avtal där den övervägande delen av den parts skyldigheter, som skall leverera varan, består i att tillhandahålla arbete eller andra tjänster." Huruvida CISG skall bli tillämplig beror således på vilken förpliktelse som skall anses som den övervägande. För att bedöma detta är värdet av förpliktelseerna av stor betydelse, men även andra omständigheter såsom den expertis som krävs för förpliktelsens genomförande är av vikt. Således kan tjänsten ses som den övervägande delen vid leverans och montering av reservdelar till en komplicerad teknisk utrustning även om tjänsten inte motsvarar det största värdet. Motsatsen gäller om föremålet lätt kan avskiljas från huvudföremålet eller reservdelarna är lätt utbytbara såsom vid byte av hjul på en bil.⁵¹

Denna sorts bedömning blir i princip omöjlig i mitt arbete eftersom den typ av vara som installeras/monteras kan skilja sig starkt åt från fall till fall. Då Pruth m.fl. (2000, s.8) dock anger att det vanligaste problemet vid 3PL-samarbeten är att logistikföretaget inte besitter tillräckliga kunskaper, torde fallet vara att det inte rör sig om alltför komplicerade tjänster och att avtalet därmed utgör ett köpvartal. Vid 4PL däremot är ju själva grundidén enligt Nygren m.fl. (2001, s.27 ff., elektronisk källa) att 4P-logistikern såsom en informationsmäklare anlitar ett företag som besitter rätt kompetens varför även mer komplicerade tjänster skulle kunna bli aktuella. Genom rundringning till olika företag verkar det dock i dagsläget som om endast enklare tjänster utförs varför jag kommer att förutsätta att i den mån avtalet skall ses som ett enda avtal, det rör sig om ett köpvartal.

Sammanfattningsvis kan det blandade avtalet mellan säljaren och köparen antingen bestå av två separata avtal, ett om köp och ett om tjänst, eller ett enda avtal som i sin tur antingen kan ses som ett avtal om köp eller ett avtal om tjänst. Jag kommer att förutsätta att det rör sig om ett enda blandat avtal som skall anses utgöra ett köpvartal, men där möjligen tjänsten utbildning kan regleras separat.

2.2.2 Hur förhåller sig avtalen till varandra?

Samtidigt som köpvartalet och logistikavtalet är två olika och åtskilda avtal mellan delvis olika parter, är de också i hög grad *sammanflätade* med varandra. Detta innebär att avtalen sammanhänger praktiskt med och påverkar varandra genom att de reglerar olika typer av prestationer som är nödvändiga för slutresultatet att till köparen leverera avtalsenligt. Härmed måste prestationerna planeras och utföras i samverkan samt reglerna samordnas vad gäller t.ex. riskens övergång och ansvaret.⁵² Enligt Hellner (2

⁵¹ Ramberg m fl, 2001, s.95 f jämte Ramberg, m fl, 1995, s.151 f, åsyftar hela stycket.

⁵² Hellner, 2 häfte s.131 ff. 1. Även om det blandade avtalet skall anses utgöra ett avtal om tjänst borde detta inte bli mindre viktigt då det inte finns någon allmän lag om tjänster. 2. Härutöver har köpvartalet betydelse för logistikern då det anger vem av köparen och säljaren

häftet, s.132) kan sammanflätningen ske på två olika sätt, antingen genom ett kedjesystem eller genom ett avtalsnät. Den normala konstruktionen är kedjesystemet, vilken innebär att avtalspart ansvarar för den han anlitar som i sin tur ansvarar för den han anlitar o.s.v. Sammanflätningen sker då genom att avtalen i kedjan anpassas till varandra, vilket möjliggör ett senare regresskrav mellan parterna. Den andra konstruktionen, avtalsnät, innebär istället en form av flerpartsavtal där köparen kan rikta anspråk direkt mot säljarens medhjälpare.⁵³ Hur samordnas då reglerna om riskövergången (och ansvaret) i köpavtalet med de i logistikavtalet?

Den avgörande tidpunkten för att bedöma huruvida säljarens förpliktelser fullgjorts är knuten till dels *riskövergången* från säljaren till köparen (art. 36.1 CISG ang. felbedömning) dels till avlämnandet (art. 31(a) ang. dröjsmål) vilka ibland sammanfaller med varandra. Vad riskövergången beträffar regleras denna i art. 66-70. Det är även mycket vanligt förekommande att parterna istället hänvisar till ICC:s Incoterms, d.v.s. tolkningsregler för de mest använda leveransklausulerna.⁵⁴ Vid transportköp där bestämd plats för avlämnandet inte är avtalad övergår således risken på köparen "när varan överlämnas till den förste transportören" för vidarebefordran till köparen (art. 67.1. Jfr. CPT och CIP). I de fall säljaren enligt avtalet istället skall överlämna godset till en viss transportör på en bestämd plats, övergår risken först när så skett (art. 67.1. Jfr. FCA). Skall varan slutligen levereras till köparens ort/affärsställe övergår risken "när tiden för avlämnandet är inne och köparen vet att varan har ställts till hans förfogande på denna plats" (art. 69.2 Jfr. DDU/DDP).⁵⁵

Det finns därmed en rad olika leveransklausuler där risken för varan övergår på köparen vid olika tidpunkter. För köparens del innebär denna tidpunkt, förutom när säljaren svarar för hela transporten, att denne blir beroende av ett annat avtal för skydd mot skador på godset. Här har en samordning skett mellan avtalen dels på så sätt att *transportansvaret* inträder när säljaren slutar, dels på så sätt att köparen ges rätt att vända sig mot transportören med sina anspråk (jfr. avtalsnät).⁵⁶ Således regleras i 15 § 1 st NSAB att logistikerns transportansvar inträder "från det att godset övertagits för

som har att ombesörja transporten och därmed bli hans uppdragsgivare. Å ena sidan kan det således tänkas att logistikern endast blir anlitad om säljaren står för transporten, å andra sidan kan det tänkas att logistikern får till uppgift att installera varan även om det är köparen som står för transporten.

⁵³ Hellner, 2 häftet, s.132.

⁵⁴ Logistikavtalet, som ovan nämnts (1.1), innefattar i regel antingen integrerade transporter eller samlastningstrafik från terminal till terminal. Genom att godset då transporteras i förslutna enheter och inte kan kontrolleras under transporten krävs leveransklausuler där risken övergår till köparen antingen vid början eller vid slutet av transporten. De vanligaste leveransklausulerna vid dylika transporter är således DDU/DDP eller motsatsen EXW. Även klausulerna CPT/CIP och FCA är vanliga (Abrahamsson m fl, 1996, s.94 ff & 100).

⁵⁵ Schlechtriem, 1998, s.500-513 samt Ramberg m fl, 2001, s.436-450.

⁵⁶ Hellner, 2 häftet, s.135.

transport till dess det avlämnats".⁵⁷ Genom nätverksprincipen i 23 § NSAB kan även andra transportlagar bli tillämpliga såsom SjöL där det på liknande sätt stadgas i 13 kap. 24 § 2 st att ansvaret inträder när transportören tar emot godset. Då den tidigaste tidpunkten för riskens övergång till köparen är "när varan överlämnas till den förste transportören" är tanken att inga glapp i ansvaret skall uppstå.⁵⁸ Härutöver anses transportavtalet utgöra ett tredjemansavtal, vilket medger köparen att rikta anspråk mot kontrakterande transportör även om det är säljaren som har ingått avtalet. Vidare ges köparen en rätt enligt lag alternativt allmänna rättsgrundsatser att rikta krav mot verkställande transportör (se 3.2).

Vad beträffar *mervärdestjänsterna*, skulle det kunna tänkas att det vore av vikt att välja rätt leveransklausul beroende på parternas åtaganden. Har t.ex. säljaren åtagit sig att montera varan på ett visst ställe skulle det lämpligaste vara att säljaren också bär risken ända fram till detta ställe, vilket möjliggörs med leveransklausulerna DDU och DDP.⁵⁹ Valet av klausuler beror dock som oftast på vad som är fördelaktigast för båda parterna ur en ekonomisk helhetsbedömning, men även på parternas förhandlingsstyrka.⁶⁰ Frågan blir då vad som händer vid installations- alternativt monteringsköp när någon annan klausul än DDU/DDP används och tjänsterna skall anses ingå i köpavtalet. I teorin skulle ju då den bisarra situationen kunna uppstå dels att säljaren inte längre ansvarar för varan när det är dags för installation, dels att varan inte skall anses vara avtalsenlig vid riskövergången då den i omonterat skick inte kan användas på avtalat sätt. Detta utgör inga lämpliga följder och frågan är hur situationen behandlas.

I art. 36.2 CISG stadgas att säljaren även kan göras ansvarig för försämringar av varan som uppstår efter riskövergången och som beror på dennes avtalsbrott. Enligt Ramberg är artikeln tillämplig på "olika former av tilläggförpliktelser" såsom när säljaren eller dennes kontraktsmedhjälpare installerar en vara hos köparen. Han anger vidare att det inte rör sig om en "bedömning av varans avtalsenlighet vid en senare tidpunkt än riskövergången utan istället om att avgöra följderna av säljarens

⁵⁷ Enligt Pruth m fl (2000, s.22) är det brukligt i 3PL-kontrakt att logistikern tar över ansvaret från säljaren antingen vid transport in till lagret eller vid lagerhållningen samt överlämnar ansvaret antingen vid utleverans från lagret eller vid avlämnande hos kunden. Vidare anger han att själva överlämnandet till nästa aktör i regel är noggrant definierat med tider, platser och rutiner (vem som skall ombesörja vad) för att inte några luckor, dubbelarbete eller svåra gränsdragningsproblem skall uppstå.

⁵⁸ Enligt prop. (1986/87:128 s.145) krävs det inte att varorna lastats in i transportmedlet för att varan skall anses överlämnad utan det räcker att godset överlämnats till transportörens personal i t.ex. dennes godsterminal. Däremot måste varorna åtminstone lossas när de överlämnas till logistikern och leveransklausulerna anger inte vem som då bär risken utan det får "bli beroende av omständigheterna i det enskilda fallet" (jfr 1988/89:76, s.72).

⁵⁹ D-klausulerna innebär dock en stor risk för säljaren om köparen inte tar emot varan. Dessutom anser Krüger (1999, s.363) att det kan vara orimligt att risken övergår först efter t.ex. slutförd montering av den anledningen att varorna då redan befinner sig i köparens risk- och kontrollsfär.

⁶⁰ Ramberg, 1993, s.97 f.

avtalsbrott".⁶¹ Enligt art. 36.2 utgör det således inte något problem om risken övergår på köparen på ett tidigare stadium. Varan kan anses vara avtalsenlig vid riskövergången och om installeringen utförs felaktigt säljaren skall ansvara för avtalsbrott.⁶² En annan metod skulle dock kunna vara att se avtalet som två separata delar, ett köpavtal och ett avtal om tjänst. Valet av leveransklausuler skulle då inte ge upphov till samma problematik genom att säljaren skulle kunna anses avlämna en avtalsenlig vara enligt köpavtalet även om t.ex. monteringen sker i ett senare skede. Vidare skulle frågan om riskövergång och ansvar regleras specifikt i avtalet om tjänst.

Båda ovannämnda metoder bygger snarast på ett kedjesystem där säljaren ensamt ansvarar gentemot köparen med en eventuell regressrätt mot logistikern. En tredje metod slutligen skulle kunna vara en dylik riskfördelning som vid transport, d.v.s. att logistikern såsom "kontrakterande eller verkställande tjänstutförare" ensamt, i den mån säljaren friskrivit sig från ansvar, eller solidariskt med säljaren ansvarar för tjänsten gentemot köparen såsom vid konstruktionen avtalsnät. I nästa kapitel kommer jag att undersöka närmare på vilken grund logistikern blir ansvarig gentemot säljaren, sin uppdragsgivare, men även eventuellt gentemot köparen.

⁶¹ Ramberg m fl, 2001, s.243 f samt Ramberg m fl, 1995, s.301. Jfr art. 45 & 61 CISG där det anges att köparen kan kräva påföljder "om säljaren underlåter att fullgöra någon av sina skyldigheter enligt avtalet" vilket skulle kunna innebära montering etc.

⁶² Enl. Ramberg m fl (2001, s.242 ff. & 1995, s.116 f.) har köparen som huvudregel bevisbördan för dolda fel som förelegat vid riskövergången (art. 36.1), åtminstone efter det att han faktiskt tagit emot varan eftersom den därefter kan påverkas av förhållanden som köparen bär risken för liksom köparen då har lättast att säkra bevisningen (jfr reglerna att den som senast hade varan i sin besittning resp. den som påstår fel även har bevisbördan därför, Rodhe, 1986, s.129). Har säljaren dock lämnat en garanti (funktions- eller Alméngaranti) torde situationen bli den omvända, d.v.s. säljaren har bevisbördan för att dolda fel inte föreligger vid riskövergången. Däremot uttalar Ramberg m fl sig inte om bevisbördans placering vid försämringar som uppstår efter risk-övergången (art. 36.2). Jag antar dock att samma regler gäller som vid dolda fel (förutsatt att varan befinner sig i köparens besittning) d.v.s. att köparen har bevisbördan utom när säljaren lämnat en funktionsgaranti. Jfr med entreprenad där entreprenören, såvida han inte kan exculpera sig, ansvarar för dolda fel som framträder under en garantitid på 2 år efter slutbesiktningen (AB 92 4:7 & 5:6). Här-efter ansvarar entreprenören (t.o.m. preskriptionstidens utgång) endast för "väsentligt fel som visas ha sin grund i vårdslöshet" (5:7). Hellner, 1 häftet, s.132. Frågan är dock vad som gäller vid försämring som uppstår efter slutbesiktningen när inget avtalats och KöpL inte är direkt tillämplig. 21 § 2 st KöpL (vilken motsvarar art. 36.2) synes nämligen utgöra en nyhet jämfört med den gamle köplagen och kan därmed ev. inte anses utgöra en allmän rättsgrundsats.

3. Logistikerns ansvarsgrund

I föregående kapitel har konstaterats att säljaren kan hållas ansvarig för avtalsbrott oavsett om dessa uppkommer före eller efter riskövergången. Vid ett 4PL-samarbete kontrakteras dock delar av säljarens verksamheten ut till logistikern vilka är direkt beroende av uppfyllandet av säljarens förpliktelser gentemot köparen. Frågan blir då om logistikern inte borde överta även ett visst ansvar gentemot köparen (solidariskt eller ensamt). Jag kommer i detta kapitel först att redogöra för huvudregeln att logistikern endast ansvarar gentemot sin uppdragsgivare på grundval av logistikavtalet (kedjesystemet). Sedan kommer jag att undersöka dels om det finns ett intresse av att flytta ansvaret gentemot köparen till logistikern, dels på vilken grund köparen i sådant fall skulle kunna rikta ett anspråk direkt mot logistikern (avtalsnät).

3.1 Sammanflätning genom kedjesystem

Kedjesystemet utgår från den normala situationen att två parter träffar ett avtal med varandra och därigenom binder sig juridiskt till de avtalsvillkor som de kommit överens om. Enligt principen "avtalsverknings subjektiva begränsning" är således avtalet bindande enbart för parterna som därmed kan föra talan mot varandra på kontraktuell grund. I linje härmed är huvudregeln att part även ansvarar för anlitade företagare (jfr. art. 79 CISG & 2 § C NSAB).⁶³ En annan fråga är om det är tillåtet för kontrakterande part att låta prestationen utföras genom anlitande av andra. Särskilt vid avtal om tjänst kan den utförandes kompetens vara av stor betydelse för köparen. Även andra omständigheter såsom att kvaliteten påverkas, att risken för skada ändras samt att uppdraget inte annars kan utföras inverkar på bedömningen. Således torde det vara tillåtet för säljaren att lägga ut tjänsterna på en 4P-logistiker, i synnerhet när det är fråga om standardiserade tjänster och företagsuppdrag där inte den personliga karaktären och förtroendeaspekten gör sig gällande (se 4.2.2).⁶⁴ Enligt dessa huvudregler ansvarar därmed säljaren inför köparen enligt köpavtalet för sitt och logistikerns handlande samt logistikern inför uppdragsgivaren enligt logistikavtalet för sitt och medkontrahenters handlande.

Med hjälp av en eventuell regressrätt alternativt en rätt till påföljd i flera led kan sedan en person söka sig bakåt mot sin närmaste avtalspart i kontraktskedjan o.s.v. tills ansvaret hamnar hos den person som slutligen skall svara för kontraktsbrottet. Om en underleverantör till logistikern således har orsakat att denne gjort sig skyldig till kontraktsbrott i förhållande till uppdragsgivaren/säljaren som i sin tur har lett till dennes kontraktsbrott gentemot köparen, kan uppdragsgivaren föra (regress)talan mot logistikern grundat på logistikavtalet som i sin tur kan vända sig till sin underleverantör

⁶³ Adlercreutz, 2000, s.135, Grönfors, 1986, s.47, Ramberg m fl, 2000, s.231 samt Hellner, 2 häftet, s.119.

⁶⁴ Hellner, 2 häftet, s.41 samt 1 häftet, s.209 & 227.

grundat på deras avtal.⁶⁵ Huruvida (regress)kravet blir framgångsrikt beror dock på hur bestämmelserna i avtalen är samordnade samt om det finns friskrivningar.⁶⁶

3.2 Sammanflätning genom avtalsnät?

Principen om avtalets subjektiva begränsning medför att köparen i princip inte kan föra talan mot logistikern grundat på varken köp- eller logistikavtalet.⁶⁷ Enligt Grönfors (1993, kap. 7 & s.106) kan det dock vara möjligt att utvidga avtalsverkan t.ex. genom att "manipulera partsförhållandet" så att den "rätte" blir direkt avtalspart till köparen eller genom att tillgripa rättsfiguren direkt talan.⁶⁸ Finns det då överhuvudtaget något intresse av ett dylikt ansvar? Ur köparens synvinkel kan det å ena sidan vara bättre att endast ha en avtalspart och rimligtvis den som köparen valt att avtala med.⁶⁹ Å andra sidan skulle ett dylikt ansvar kunna utgöra ett skydd mot säljarens insolvens eller mot en försvårad juridisk process när säljaren är placerad i utlandet. För logistikerns del innebär emellertid detta eventuella ansvar en viss osäkerhet.

Vad säljaren beträffar skulle han kunna vara intresserad av att vara fortsatt ensam ansvarig inför köparen, då det möjliggör för honom att själv garantera den servicenivå och smidighet som ger honom goodwill mot köparna. Vidare kan det långvariga logistikavtalet ses som ett internt förhållande som inte bör påverka relationen till köparen.⁷⁰ Enligt Grönfors är dock tanken i svensk lagstiftning och praxis att ansvaret av preventiva skäl bör ligga där den omedelbara kontrollen och övervakningsmöjligheten finns.⁷¹ Då säljaren vid ett 4PL-samarbete i stort sett förlorar kontrollen över den utkontrakterade verksamheten, skulle detta kunna tala för att logistikern borde ansvara för sin verksamhet gentemot köparen, liksom det även delvis kunde vara poängen med en utkontraktering. Således anser Paulsson m.fl. (2000, s.54) att det redan ligger i begreppet 3PL att den externa parten genom att överta ansvaret för delar av företagens verksamhet därmed även övertar det sammanhängande ansvaret gentemot köparna.

Jag kommer i det följande först att undersöka om logistikern kan anses stå i avtalsliknande förhållande med köparen genom den juridiska konstruktionen

⁶⁵ Grönfors, 1993, s.104 samt jfr Zackariasson, 1999, s.109.

⁶⁶ Det är även viktigt att logistikavtalet är klart utformat så att säljarens regresskrav mot logistikern inte blir en utdragen och kostsam process.

⁶⁷ Ramberg, 1983, s.177.

⁶⁸ Med den "rätte" åsyftas den som rättsekonomiskt och rättpolitiskt bör bära det slutliga ansvaret.

⁶⁹ Detta anses viktigt ur solvens- och allmän kontraktsynpunkt. Genom att bara ha en avtalspart undviks likaså svårigheten att bevisa var skadan skedde (Grönfors, 1968, s.154 ff).

⁷⁰ Jfr med transportåtagandet som i princip är omöjligt för säljaren eller köparen att själva utföra såvida det inte rör sig om vägtransporter.

⁷¹ Grönfors, 1968, s.154 ff. Likaså är tanken att system som sänker den totala kostnaden, av rättsekonomiska skäl, skall uppmuntras varvid bl.a. försäkrings- och riskfördelningsaspekten påverkar kostnaden och därmed ansvarets placering.

tredjemansavtal. Därefter kommer jag att undersöka om köparen kan få rätt till direktkrav gentemot logistikern (alternativt dennes underleverantörer). Avslutningsvis kommer jag att kort undersöka andra former av utvidgad avtalsverkan såsom konkludent handlande, kvasikontrakt och cession.

3.2.1 Tredjemansavtal

Faktumet att avtal endast är bindande för parterna hindrar inte att det enligt svensk rätt kan ha rättsverknningar även för andra personer.⁷² Vad först beträffar avtal som ålägger tredje man en förpliktelse, är dessa endast i undantagsfall tillåtna och är därmed mycket få till antalet.⁷³ Således är det normalt sett inte möjligt att i köpavtalet avtala att logistikern övertar det köprättsliga ansvaret (för tjänsten) gentemot köparen. Däremot skulle köparen kunna erhålla en partsliknande ställning i logistikavtalet vad gäller delåtagandet mervärdestjänster genom att uppdragsgivaren och logistikern träffar ett logistikavtal till förmån för köparen, ett tredjemansavtal.

Tredjemansavtal innebär således att två parter ingår ett avtal "genom vilket en tredje person [...] erhåller en självständig rätt enligt avtalet mot endera parten [...]". Denna konstruktion har tillkommit av praktiska skäl för att tillämpas när tvåpartsmodellen inte längre räcker till.⁷⁴ Exempelvis utgör *transportavtalet* sedan länge ett tredjemansavtal som ett resultat av främst doktrinen långvariga strävanden. Anledningen härtill är att det normalt är tre parter som är berörda av och deltar i genomförandet av avtalet varvid det krävs en juridisk konstruktion, där de olika relationerna kan ses som en enhet.⁷⁵ Således anses mottagaren ha en självständig rätt gentemot kontrakterande transportör baserat på innehavet av transportdokumentet, då detta utgör ett bevis för transportavtalet och därmed transportlöftet. Löftet anses nämligen rikta sig till mottagaren genom att transportören förbinder sig att lämna ut godset till denne.⁷⁶ Så länge säljaren bär risken för varan torde dock köparen kunna välja mellan att vända sig till säljaren i enlighet med köpavtalet eller till transportören i enlighet med villkoren i transportdokumentet.

⁷² Ramberg m fl, 2000, s.231.

⁷³ Adlercreutz, 2000, s.135. Enligt Arnholm (1974, s.92 f) skulle parterna undantagsvis kunna ålägga tredje man en förpliktelse i den mån det finns ett särskilt rättsförhållande mellan tredje man och den part som skulle kunna ålägga honom förpliktelsen. Vid ett par rättsfall har vikt lagts vid att part känt till eller bort känna till förpliktelsen respektive att tredje mans uppträdande innebar ett godtagande av förpliktelsen. Skulle det då kunna anses att det finns ett särskilt rättsförhållande mellan logistikern och säljaren? Att logistikern genom att utföra tjänsten anses godtagit förpliktelsen?

⁷⁴ Adlercreutz, 2000, 139 samt Arnholm, 1974, s.85 som påpekar att tredjemansavtalet har sina fördelar när tvåpartsmodellen eller cession blir alltför opraktisk/t eller direkt omöjlig/t men att även nackdelar finns såsom konstruktionens oklara regler.

⁷⁵ Grönfors, 1993, s.87, 89 & 94. En form av riskfördelning vid varaktiga avtal.

⁷⁶ Grönfors, 1986, s.53. När köparens rätt mot transportören inträder beror dock på olika regler om förfoganderätt, förvärv av konossement, mottagarens begäran om godsets utlämnande etc. (a.a. s.51 f).

Kan då *logistikavtalet* vad beträffar mervärdestjänsterna, liksom transportavtalet, anses utgöra ett tredjemansavtal? Jag anser att det, liksom vid transport, är tre parter som är berörda av och deltar i fullgörandet av avtalet. Det vill säga att även om det är logistikern och uppdragsgivaren som ingått avtalet, så är köparens medverkan nödvändig för tjänstens utförande, detta i synnerhet vad gäller utbildningen. Om köparen dessutom kan vända sig till logistikern vid en transportskada är det rimligt att han även skulle kunna göra så vid andra tjänster som logistikern utför.

Enligt Adlercreutz har det dock i rättspraxis blivit en *tolkningsfråga* huruvida tredje man erhåller en självständig rätt mot den förpliktigade, varvid det krävs bevis för parternas avsikt att (genom avtalet) ge tredje man en dylik rätt.⁷⁷ Härvid anser Arnholm (1974, s.87) att avtalet bör tolkas i vid mening, d.v.s. att det resultat som bäst genomför avtalets ekonomiska funktion får sökas, då parterna oftast inte har funderat på sina avsikter.⁷⁸ Om avtalet däremot kan klassificeras under en huvudtyp av avtal bör fallet istället avgöras genom en typlösning i den mån inte särskilda omständigheter bör leda till en annan slutsats. Har emellertid löftesmottagaren givit löftesgivaren vederlag för löftet anser han att det föreligger en presumtion för tredjemansavtal.

Vad gäller logistikavtalet avseende mervärdestjänsterna skulle detta, beroende på hur logistikerns åtaganden utformas, kunna utgöra ett ovannämnt *bevis*.⁷⁹ Det kan dock tänkas att logistikavtalet i regel inte anger att logistikern gett löftet att t.ex. montera en specifik vara hos en specifik köpare liksom logistikavtalet i regel inte torde komma i köparens besittning vilket är fallet med transportdokumentet. Jämfört med rättsfallet NJA 1956 s.209 verkar åtminstone en närmare specificering av löftesmottagaren inte utgöra något krav. I fallet innehöll, den till hyresgästen B överlåtna, hyreskontraktet ett åtagande "att betala den eventuella förhöjningen av brandförsäkringen för övriga hyresgäster [...]". "Övriga hyresgäster" borde kunna vara vilka hyresgäster som helst som flyttar in i fastigheten. Denna uppfattning stärks av faktumet att kärande själv hade flyttat in i fastigheten efter det att kontraktet skrivits. Härutöver anger Steneby (1981, s.61) att det inte utgör ett problem vid tredjemansavtal att tredje man inte är identifierad vid avtalstillfället.

⁷⁷ Adlercreutz, 2000, s.140 f med hänvisning till NJA 1956s209. Om parternas gemensamma vilja avviker från eller inte fullständigt återges i avtalet kan enl. Lehrberg (1998, kap. 2.2) en bevisad gemensam partsavsikt bli avgörande för avtalsinnehållet varvid parternas syfte, deras handlande efter avtalsslutet, handelsbruk och partsbruk kan beaktas. Det ställs dock höga beviskrav för att partsavsikten skall äga företräde framför avtalsinnehållet.

⁷⁸ Då det krävs bevis för partsavsikten är det osäkert om en dylik tolkning kan göras i Sv.
⁷⁹ Istället för logistikavtalet som bevis skulle logistikern kunna tänkas avge en garanti till förmån för tredje man som i form av en garantisedel skulle kunna medföras varan. I NJA 1983 s.118 ansåg dock HD i ett mål om produktansvar att garantiansvar till förmån för köparens köpare inte kunde komma ifråga varför det är oklart om en garanti skulle kunna utgöra ett bevis i mitt fall som dessutom rör sig om en tjänst (Håstad, 1996, s.159 samt Hellner, 2 häftet, s.134).

I NJA 1956 s.209 hade vidare hyreskontraktet inte heller kommit i kärandes besittning utan hyresvärden hade endast vid kärandes inflyttning underrättat denne om B:s betalningsåtagande. Således skulle det kunna räcka att logistikern alternativt säljaren informerar köparen om logistikavtalet. Det är dock inte helt säkert att ovanstående fakta i domen är juridiskt relevanta och att de kan generaliseras till att gälla alla tredjemansavtal. Dessutom kan det vara tveksamt om löftesmottagarens rätt går att precisera. Det får således avgöras i varje enskilt fall huruvida logistikavtalet utgör ett bevis för parternas avsikt att ge tredje man en självständig rätt.

Det verkar dock inte finnas någon *typlösning* som tyder på att logistikavtalet vad beträffar mervärdestjänsterna skall anses utgöra ett tredjemansavtal i stil med transportavtalet. Varken doktrin eller praxis har nämligen berört den möjliga användningen av tredjemansavtal i sådant sammanhang, lika lite som denna form eventuellt inte används i praktiken.⁸⁰ Dessutom anser Grönfors (1993, s.87) att det i regel krävs lagstiftning för att utveckla en avtalstyp till tredjemansavtal.⁸¹ Logistikern torde heller inte bli ersatt direkt av köparen varför någon presumtion inte kan anses föreligga. Ett alternativ är dock att anse mervärdestjänsten utgöra en *del av transportåtagandet*, vilket därmed skulle möjliggöra för köparen att vända sig direkt till logistikern.⁸² Utvecklingen har ju gått mot att transportören inte enbart ansvarar för själva transporten utan även för tid före och efter transporten samt för även andra förpliktelser såsom godshantering i form av lastning och lossning (jfr. 2 § 1 st NSAB). Jag anser dock inte att utvalda mervärdestjänster, likt godshantering, kompletterar och utgör en naturlig del av transporttjänsten på sådant sätt att de kan anses ingå i den (se 4.1).

Sammanfattningsvis torde det vara möjligt att logistikavtalet, beroende på utformningen och parternas avsikt, i enskilda fall skulle kunna utgöra ett tredjemansavtal, där köparen kan rikta krav mot logistikern enligt de villkor som uppställs i avtalet. Härigenom skulle då köparen kunna välja mellan att vända sig med sitt anspråk mot säljaren på köprättslig grund eller mot logistikern i enlighet med logistikavtalet (jfr. art. 36.2 CISG). Det finns dock inget som tyder på att logistikavtalet vad gäller mervärdestjänsterna generellt sett skall anses utgöra ett tredjemansavtal. De torde inte heller kunna anses ingå i transportåtagandet.

⁸⁰ Det normala skulle kunna tänkas vara att reklamation sker direkt till säljaren som sedan reklamerar till logistikern. Likaså skulle det kunna tänkas att säljarens och logistikerns genomsnittliga intresse och intention är att hålla sig till varandra med tanke på det fortsatta affärssamarbetet (jfr Steneby, 1981, s.62 angående reseavtal).

⁸¹ Jfr Hellner (2 häftet, s.133) som anger att det "i första hand är lagstiftarens uppgift att tillgodose samordningen mellan olika avtal" men att det i "betydande utsträckning" även sker genom individuella avtal eller standardavtal.

⁸² Ett sätt att utvidga avtalsverkan enligt Grönfors (1993, s.100 f) är således att lägga till ett antal biförpliktelser till avtalets huvudförpliktelse. Genom att utöka transportåtagandet till att även inbegripa mervärdestjänster skulle därmed konstruktionen tredjemansavtal (anspråk mot kontrakterande transportör) eller direktkrav mot underleverantör (verkställande transportör) kunna bli aktuella (se nästa avsnitt).

Däremot är frågan om logistikern, i den mån han blir ansvarig, skulle kunna bli krävd på ersättning både från uppdragsgivaren och köparen samtidigt; låt säga att köparen kräver ersättning för dröjsmål och uppdragsgivaren för logistikerns avvikelser från i avtalet specificerade ledtider. Återkommande fel från logistikerns sida skulle ju kunna äventyra uppdragsgivarens goodwill och leda till förlust av kunder. Jag anser att uppdragsgivaren inte borde kunna kräva ersättning för ett enda dröjsmål då han inte torde ha lidit någon skada genom att köparen ersätts av logistikern. Har dock logistikern återkommande varit i dröjsmål och uppdragsgivaren lider skada genom att t.ex. köparen säger upp kontraktet borde han kunna kräva ersättning av logistikern åtminstone om han samtidigt häver avtalet med denne.

3.2.2 Direktkrav

Den juridiska konstruktionen direktkrav innebär att en borgenär går förbi sin egen avtalspart och riktar anspråk direkt mot avtalspartens gäldenär. Direktkrav innebär således ett undantag från huvudregeln om avtalets subjektiva begränsning.⁸³ Enligt Zackariasson (1999, s.31 ff.) finns det dock ett antal olika *förutsättningar* för att en rätt till direktkrav skall anses föreligga. Som exempel kan nämnas att rätten måste vara oberoende av annan etablerad rättsfigur såsom tredjemansavtal, fullmakt etc. samt att säljaren måste bli befriad från sin förpliktelse mot köparen genom medkontrahentens prestation till köparen.⁸⁴ Situationen som åsyftas är således den där köparen (ang. mervärdestjänst) antingen vänder sig direkt mot logistikern med sitt anspråk eller direkt mot logistikerns medkontrahenter, beroende på om logistikern kan anses stå i avtalsliknande förhållande till köparen eller ej.

Anledningen till att denna rättsfigur vuxit fram är den *rättsekonomiska tanken* att "betalningsansvaret skall dirigeras direkt till det subjekt som slutligen skall bära detta ansvar".⁸⁵ Direktkrav innebär därmed både tidsvinster och lägre kostnader i jämförelse med regresskravet, som annars skulle ha blivit aktuellt.⁸⁶ Även *rättspolitiska tankar* har beaktats såsom att skydda de personer som har ett särskilt nära kopplat anspråk eller skyddsvärt intresse av avtalets riktiga uppfyllelse och som annars riskerar oacceptabla följder av avtalet.⁸⁷ *Emot* konstruktionen anförs dock de övriga borgenärerna som inte har rätt till direktkrav och som därmed kommer i en sämre position i en eventuell konkurs. Vidare anförs att de flesta anspråk har någon form av koppling och att det kan vara svårt att sätta gränsen för vem som skall anses tillräckligt skyddsvärd. Slutligen påpekas att avtalsparten eventuellt har en

⁸³ Zackariasson, 1999, s.25, Ramberg m fl, 2000, s.236 f samt Grönfors, 1993, s.106.

⁸⁴ En ev. valfrihet för köparen innebär således inte en rätt att kumulera ersättningskraven, d.v.s. han kan inte kräva både logistikern och säljaren alt. kontrakterande transportör och verkställande transportör på ersättning för samma fel/skada (jfr SvJt 1975 s.523).

⁸⁵ Grönfors, 1993, s.106 f.

⁸⁶ Grönfors, 1993, s.104 & 106 f.

⁸⁷ Ramberg m fl, 2000, s.236 & 231. Såsom då säljaren går i konkurs eller annars är svårträffbar.

kvittningsrätt som i så fall går förlorad samt att ett direktkrav innebär utvidgade förpliktelser för underleverantören.⁸⁸

3.2.2.1 Finns en rätt till direktkrav vid bakre gäldenärens kontraktsbrott?

I sin avhandling undersöker Zackariasson möjligheten till direktkrav i olika situationer. Den situationen som främst kan bli aktuell i min uppsats är den där en *rätt till påföljd i flera led* uppstår p.g.a. bakre gäldenärens kontraktsbrott.⁸⁹ Då uppdragsgivaren t.ex. har lidit skada, vilket är en förutsättning för skadeståndsanspråk, kan han föra regresstalan mot logistikern som då får bära det slutliga ansvaret gentemot köparen. Frågan är då om nämnda koppling mellan logistikern och köparen samt det ömsesidiga utbytet av prestationer, som kan sägas äga rum via säljarens betalning till logistikern, kan ge köparen en rätt att föra direkt talan mot logistikern.

Huvudregeln enligt svensk doktrin är enligt Zackariasson att en part endast kan vända sig till sin medkontrahent med påföljdsanspråk.⁹⁰ Detta medför att tredjeman inte kan vända sig till sin avtalsparts underleverantör och att således en rätt till direktkrav i princip saknas. Bakgrunden till denna regel är systematiska överväganden som tar sin utgångspunkt i 56 § KommL. I denna paragraf stadgas nämligen att tredje man endast kan göra anspråk mot kommissionären och inte mot kommittenten med undantag för den rätt till direkt talan som följer av konsumentreglerna i 56a §. I doktrinen hävdas således att om en rätt till direktkrav saknas när en kommissionär har rättshandlat för kommittentens räkning, varvid det föreligger en stark koppling mellan tredje man och kommittenten, en dylik rätt torde vara utesluten mot "vanliga" underleverantörer. Denna slutsats stöds dessutom av faktumet att en rätt till direktkrav införts för konsumenter även i 46 § KkL men inte i KöpL och att bestämmelsen i propositionen presenterades som en principiell nyhet i svensk rätt.⁹¹ Däremot anger Zackariasson (1999, s.123) att det är svårt att finna stöd för nämnda uppfattning i praxis.

Ingen huvudregel utan *undantag*. Således finns det dels ett undantag vid rättsliga fel i fastighet enligt 4 kap. 22 § JB, dels särreglering inom konsumentköp- och transporträtten. Dessa undantag har främst tillkommit genom lagstiftning men även genom praxis.⁹² Som exempel kan inom transporträtten nämnas 13 kap. 35-37 §§ SjöL där det stadgas att

⁸⁸ Zackariasson, 1999, s.27 ff.

⁸⁹ Zackariasson, 1999, s.109 ff, åsyftar hela stycket.

⁹⁰ Zackariasson, 1999, s.121 ff, åsyftar hela stycket. Som doktrin hänvisar hon till Hellner (2 häftet, s.124 ff), Håstad (1996, s.155 f), Ramberg m fl, 2000, s.237) o.s.v.

⁹¹ Zackariasson, 1999, s.122 med hänvisning till bl.a. prop. 89/90:89 s.164. Ang. 56 § anges vidare i nämnd prop. (s.174) att det förvisso inte är självklart att kommittenten skall bära samma felansvar som kommissionären då felet kan vara hänförligt till den senares aktiviteter i form av anpassningar etc. men att ett sådant ansvar motiveras av konsumentens behov av rätt till direktkrav. Detta uttalandet visar att regeln är starkt präglad av konsumentskyddet och därmed torde vara en undantagsregel.

⁹² Zackariasson, 1999, s.120 ff.

verkställande transportör ansvarar för sin del av transporten solidariskt med och enligt samma regler som den kontrakterande transportören. Den senare fortsätter således att svara för hela transporten i den mån han inte friskrivit sig från ansvar (vilket dock inte är möjligt vid t.ex. integrerade transporter).⁹³ Vad beträffar en i praxis uppkommen regel på "sjöområdet" kan nämnas lastmottagarens rätt att rikta direktkrav mot den underleverantör som orsakat kontraktsbrottet och som av redaren fått i uppdrag att bl.a. vårda godset. Det finns emellertid många olika teorier på vilken grund denna rätt vilar varvid Grönfors anser att den grundas på undertransportörens faktiska omhändertagande av godset för transport.⁹⁴ Enligt Ramberg (2000, s.238 f.) är det likaså omdiskuterat vad som då skall anses utgöra kontraktsinnehållet, undertransportörens egna villkor eller transportavtalet mellan transportkunden och den kontrakterande transportören, han anger dock att det verkar luta åt det senare avtalet.

Vad gäller rätt till direktkrav *utanför nämnda undantag* erkändes i NJA 1986 s.712 en sådan rätt p.g.a. att det förekommit "försummelser i kontrollen" oavsett vem denna tillkom, att det var fråga om en "väsentlig säkerhetsanordning" samt att felet "inneburit en betydande risk för både personskada och omfattande sakskada". Enligt Ramberg (2000, s.238) kan domen dock inte ses som ett generellt belägg för rätt till direktkrav.

3.2.2.2 Är ovanstående applicerbart på logistikavtalet?

Möjligheten att föra direkt talan mot en logistiker angående *mervärdestjänsterna* torde vara liten om inte en sådan regel växer fram i praxis. Ovan citerade rättsfall tyder ju på att det snarast krävs extraordinära omständigheter för att direktkrav skall kunna bli aktuellt utanför erkända områden av undantag.⁹⁵ Vidare har jag redan konstaterat att jag inte anser att mervärdestjänsterna kan anses ingå i transportåtagandet varför de inte heller skulle kunna föras in under transportundantaget. Enligt Hellner (2 häftet, s.26) kan dock 13 kap. SjöL ge viss vägledning även för andra avtalstyper varför det skulle kunna tänkas att paralleller kan dras till transportavtalet i framtiden. Frågan blir då om en rätt till direktkrav skulle kunna föreligga grundat t.ex. på logistikerns *faktiska omhändertagande* av godset.

Vad gäller begreppet "omhändertagande" ställer jag mig frågande till hur detta bör uppfattas. Under transporten är ju godset utom varuägarens kontroll emedan när mervärdestjänsterna utförs godset i regel redan torde befinna sig i köparens kontrollsfär varför det eventuellt inte kan anses vara

⁹³ Vid transporter med luftfartyg gäller i princip samma regler (9 kap 31-32 §§ LuftL). Vid väg- och järnvägstransporter är reglerna annorlunda utformade även om resultatet torde vara detsamma (art 34 & 36 CMR samt art 35 & 55 CIM).

⁹⁴ Grönfors, 1986, s.53, Grönfors, SvJt 1975 s.513, s.516 ff samt Zackariasson, 1999, s.155 f och 162 ff. Det kan här nämnas att en rätt till direktkrav kan föreligga enligt 23 § NSAB, då paragrafen hänvisar till transportkonventionerna när dessa blir tillämpliga (se 1.3), samt enligt 2 § C 3 då "allmänt tillämpade och godtagna villkor" skulle kunna åsyfta ovannämnda regler i lag och i praxis (jfr Ramberg m fl, 1998, s.15).

⁹⁵ Jfr med entreprenad där AB 92 inte stadgar någon rätt till direktkrav men där en dylik rätt undantagsvis kan förekomma vid t.ex. konsumentavtal (Hellner, 2 häftet, s.137).

omhändertaget. Det skulle dock kunna tänkas att varan inte kommer i köparens besittning förrän efter avslutad montering om chauffören t.ex. monterar varan direkt efter lossning och därigenom aldrig släpper kontrollen över varan. Möjligen är graden av kontroll inte av någon betydelse utan endast att logistikern faktiskt på något sätt hanterar och avlämnar varan till köparen.

Härvid kan en jämförelse göras med paketresor, då Steneby (1981, s.69 ff.) anser att ovannämnda transporträttsliga princip skulle kunna utvidgas till att gälla även vid inkvartering och (analogt) andra tjänster som researrangören erbjuder.⁹⁶ Detta trots att en dylik rätt varken följer av allmänna obligationsrättsliga regler eller transporträttsliga principer. Han anför nämligen (vad gäller "andra tjänster") att omhändertagandet av godset, grunden för talerätten vid transport, i själva verket består av ett fullgörande varför resenären analogt även borde kunna erhålla en talerätt gentemot andra underleverantörer såsom restaurangägare, utflyktsanordnare etc. när dessa fullgör sina prestationer enligt ramavtalet med arrangören. Tillämpat på logistikuppdraget skulle köparen då kunna få en rätt till direktkrav (åtminstone) genom logistikerns fullgörande av mervärdestjänster (till honom) enligt logistikavtalet. Nästa fråga som uppkommer är dock om det skulle vara lämpligt att införa en dylik rätt vid mervärdestjänster.

Vad först beträffar de *rättsekonomiska skälen*, skulle direkt talan även vid mervärdestjänster kunna medföra tidsvinster och lägre kostnader (se ovan) förutsatt att det går att konstatera var det slutliga ansvaret skall ligga. Detta borde inte utgöra något problem vid utbildning. Däremot skulle det kunna tänkas vara svårt att avgöra om ett fel härrör från monteringen eller tillverkningen, i synnerhet om varan inte kan testas innan den monteras. Om logistikern ansvarar för sin tjänst gentemot köparen kan således kostnader och tid krävas för att föra bevisning om var felet uppstått och vem av säljaren och logistikern som därmed skall ansvara inför köparen. Det skulle med andra ord kunna tänkas att detta skäl inte väger så tungt mot huvudregeln, avtalets subjektiva begränsning.

Vad sedan gäller de *rättspolitiska skälen*, skulle det å ena sidan kunna anföras att köparen har ett nära kopplat anspråk, å andra sidan är frågan om köparen kan anses ha ett särskilt skyddsvärt intresse. Den utländske säljaren kan förvisso vara svårträffbar eller insolvent (mycket kan ju hinna hända sedan varan avlämnats för transport till det att den skall monteras), men det borde krävas starka rättspolitiska skäl för att skydda mottagaren genom en rätt till direktkrav och därmed sätta huvudregeln ur spel.⁹⁷ Det kan härvid tänkas att en dylik rätt medgivits inom transporträtten då alternativet att föra en (obegränsad) utomobligatorisk skadeståndstalan ansetts mindre lämplig. Den tvingande transporträtten innehåller ju särskilda regler om

⁹⁶ Att det är kunden och inte dennes gods som omhändertas anser Steneby (1981, s.69) inte utgöra något problem då det snarare borde innebära att en starkare koppling uppkommer mellan underleverantören och kunden (jfr med logistikerns utbildningstjänst).

⁹⁷ Grönfors, SvJt 1975 s.527.

riskfördelning och beloppsbegränsningar vilka inte borde kunna kringgås.⁹⁸ Sådana avväganden torde dock inte bli aktuella vid utförandet av mervärdestjänster då inte samma risk och stora belopp står på spel.⁹⁹ Däremot är det av vikt för logistikern, då denne regelmässigt blir inblandad i uppdragsgivarens köpavtal, att kunna förutse enligt vilka regler ett eventuellt fel från hans sida skall behandlas (köpavtalet eller logistikavtalet).

Anledningen till att Steneby (1981, s.69 ff.) anser att resenären borde ha en rätt till direktkrav även vid andra tjänster som erbjuds vid paketresor, är att det skulle te sig egendomligt om en dylik rätt inte skulle föreligga vid samtliga tjänster då de är principiellt likartade. Detta gör sig även gällande vid logistikuppdrag. Vid stiftandet av PaketreseL infördes dock inte någon rätt till direktkrav med motiveringen att det borde vara en nackdel för resenären att tvingas rikta anspråk mot transportföretaget då resenären eventuellt inte ens vet vem som svarar för transporten.¹⁰⁰ Detta motiv bygger snarast på konsumentskyddande aspekter och stärker därmed slutsatsen att en rätt till direktkrav endast undantagsvis finns i de fall det t.ex. utgör en fördel för konsumenterna. Det skall dock beaktas att PaketreseL utgör en speciell lagstiftning i och med att den baseras på ett EG-direktiv.¹⁰¹

Sammanfattningsvis torde köparen inte ha en rätt till direktkrav mot logistikern vad gäller mervärdestjänsterna såvida inte domstolen tillerkänner köparen en sådan rätt p.g.a. omständigheterna i det enskilda fallet varvid köpavtalet troligen ligger till grund för kravet. Jag anser dock att det generellt sett inte torde finnas tillräckligt starka lämplighetsskäl för att ge köparen en dylik rätt lika lite som mervärdestjänsterna kan anses ingå i transportundantaget.

3.2.3 Andra fall av utvidgad avtalsverkan

Konkludenta viljeförklaringar, aktiva såsom passiva, har i praxis ibland jämförts med rättshandlingar. Metoden bygger på de moderna principerna att "låta realiteterna mera än formen bli avgörande" och att "fästa avgörande vikt vid avtalsparts befogade intryck av den andra partens förhållningssätt" (den allmänna godtroshetsskyddsprincipen). Således kan parts uppträdande under särskilda omständigheter anses utgöra en accept, vilket medför att ett avtal är träffat. I vårt fall föreligger redan ett avtal mellan säljaren och

⁹⁸ Häremot har dock bland annat s.k. Himalaya-klausuler införts vilka innebär att beloppsbegränsningen innefattar både verkställande och kontrakterande transportörs ansvar. Jfr Grönfors, SvJt 1975 s.522 samt 2 § C 2 NSAB.

⁹⁹ Det är ju skillnad mellan att montera en vara och att transportera en last varor liksom inga tvingande regler om bl.a. beloppsbegränsning och riskfördelning finns vid montering etc.

¹⁰⁰ Prop. 1992/93:95 s.28. Resenären skulle med andra ord alltid ha endast en motpart, d.v.s. den han ingick reseavtalet med. Då lagen hänvisar till transportlagarna borde resenären dock ha möjligheten att rikta direktkrav åtminstone vid transporttjänsten. Här kan dock nämnas att Ramberg m fl (2000, s.238 f) ställer frågan om en rätt till direktkrav kan föreligga eller om resenären enligt 9 § PaketreseL "måste hålla sig uteslutande till sin avtalspart" varvid de hänvisar till Steneby.

¹⁰¹ Council Directive of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours (90/314/EEC).

köparen och det blir istället fråga om ett s.k. *konkludent partsinträde* i ett bestående avtalsförhållande. Sådant partsinträde frigör dock inte den ursprungliga gäldenären från sina förpliktelser, då det krävs samtycke därför (jfr. med substitution). Konkludent partsinträde leder således till att den ursprungliga och den nye gäldenären blir solidariskt ansvariga. Adlercreutz tar upp några exempel såsom när konkursbo inträder som avtalspart (AD 1982 nr. 143) samt när moderbolaget övertagit betalningsrutinerna och ekonomifunktionerna och därmed ansetts utgöra den verkliga motparten (NJA 1982 s.244).¹⁰²

Vid 4PL skulle köparen kunna tänkas få intrycket av att logistikern är den verkliga motparten om det anges i köpavtalet att det är han som skall utföra tjänsten och om order och betalning eventuellt skall ske direkt till honom. Särskilt skulle detta kunna vara fallet när det rör sig om ett separat avtal om tjänst vid sidan om köpavtalet (jfr. med sidoordnade avtal vid entreprenad¹⁰³). Så länge inte fler rättsfall tillkommer som kan lägga grunden för en djupare analys, anser jag det dock vara oklart om metoden konkludent partsinträde kan anses vara tillämplig på mitt fall (varvid det inte heller skulle röra sig om någon generell lösning).

En annan form av utvidgad avtalsverkan utgör konstruktionen *kvasikontrakt*. Enligt Ramberg (2000, s.234 f.) kan det föreligga situationer som är lika ett avtalsförhållande (eller har kontraktsrättsliga inslag) men där avtal ändå inte kan anses föreligga. I dylika fall kan emellertid likheten motivera att avtalsrättsliga principer tillämpas. Säreget för denna metod är dock att den endast tjänar att utlösa ett kontraktsrättsligt skadeståndsansvar varvid situationen i övrigt kan uppfattas som utomobligatorisk.¹⁰⁴ Frågan är då om det skulle kunna anses föreligga ett kvasikontrakt mellan köparen och logistikern.

Det kan här först beaktas att bakgrunden till huvudregeln "avtalets subjektiva begränsning", bl.a. är begränsningen av ersättningen av ren förmögenhetsskada. 2 kap. 4 § SkL har härvid uppfattats som en spärregel i och med att ersättning av ren förmögenhetsskada utom avtalsförhållande begränsats till de fall skadan orsakats av en brottslig gärning. Om vilka situationer som helst skulle kunna betraktas som kvasikontraktuella skulle denna begränsning förlora sitt syfte. Det anses således av vissa att det krävs en tydlig anknytning till ett avtal och "ett uppenbart och för den skadeståndsskyldige klart uppfattbart skyddsvärt intresse hos en bestämd person eller en klart begränsad krets av personer".¹⁰⁵ Klart är att, vid utförandet av mervärdestjänster, det rör sig om en någorlunda begränsad krets av personer, d.v.s. uppdragsgivarens kunder. Däremot är frågan om

¹⁰² Ramberg m fl, 2000, s.98 samt Adlercreutz, 2000, s.19, 70 & 81 ff, åsyftar hela stycket.

¹⁰³ Hellner, 2 häftet, s.121.

¹⁰⁴ Grönfors, 1993, s. 99 f med hänvisning till Karlgren som anser att t.ex. en restaurang-ägare som ställer en restaurang till allmänhetens förfogande bär ett skadeståndsansvar då han är förpliktigad att skydda den inträdande allmänheten mot faror i restaurangen.

¹⁰⁵ Ramberg m fl, 2000, s.236 f (med hänvisning till J. Kleinman), åsyftar hela stycket.

köparen skall anses ha ett skyddsvärt intresse varvid jag hänvisar till analysen i 3.2.2.2.

I det fall köparen varken kan anses komma i avtalsliknande förhållande med logistikern grundat på konstruktionen tredjemansavtal, konkludent partsinträde alternativt kvasikontrakt eller kan anses ha en rätt till direktkrav återstår det endast metoden att överlåta talerätten, d.v.s. cession.¹⁰⁶ För borgenärsbyte krävs inget samtycke från gäldenären. Har således uppdragsgivaren erhållit en rätt till påföljd mot logistikern enligt logistikavtalet kan denna rätt överlåtas på köparen.¹⁰⁷

Avslutningsvis kan konstateras att jag mer eller mindre grundligt har gått igenom olika metoder som skulle kunna grunda ett ansvar för logistikern gentemot köparen samt att det får anses vara oklart i vilken mån dessa kan användas vid mervärdestjänster. Utvalda metoder bygger dock på att någon part vill att ansvaret skall förläggas hos logistikern solidariskt med säljaren. Således kan de flesta användas endast av domstolen i de fall köparen har riktat anspråk mot logistikern och mot dennes vilja. Vilka är då säljarens respektive logistikerns instrument för att frivilligt placera ansvaret hos logistikern? En av dessa skulle kunna vara, förutom cession, tredjemansavtalet även om det inte garanterar att köparen faktiskt vänder sig till logistikern. En sådan garanti skulle dock kunna uppnås genom att säljaren i köpavtalet friskriver sig från ansvar för tjänsten, d.v.s. för den del som skall utföras av logistikern. En förutsättning härför torde dock vara att köparen kan vända sig till den utförande parten, d.v.s. att logistikavtalet verkligen utgör ett tredjemansavtal eller att en rätt till direkt talan generellt sett finns vid dylika avtal.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Även gäldenärsbyte, substitution, skulle föra logistikern i avtalsförhållande med köparen. Denna konstruktion anser jag dock vara för omständig för att aktualiseras med tanke på att den kräver samtycke från köparen (den innebär dock att säljarens ansvar utsläcks om nu det eftersträvas). Adlercreutz, 2000, s.137, åsyftar hela stycket.

¹⁰⁷ Härvid torde vissa begränsningar finnas såsom vid uppdragsgivarens konkurs.

¹⁰⁸ Hellner, 2 häftet, s.123.

4. Tillämpliga regler

I föregående kapitel har konstaterats att logistikern som huvudregel ansvarar inför uppdragsgivaren, men att densamme även kan komma att svara inför köparen troligast i den mån logistikavtalet kan anses utgöra ett tredjemansavtal.¹⁰⁹ Då det råder avtalsfrihet kan parterna, i logistikavtalet, fritt utforma sina rättigheter och skyldigheter samt de sanktioner som skall inträda vid kontraktsbrott. Som tidigare nämnts (1.5) hänvisar dock det individuella kontraktet i regel till NSAB. Detta standardavtal blir också till största delen tillämpligt när logistikern erbjuder en fullständig logistiklösning med transport, lagring och distribution.¹¹⁰ Frågan uppkommer däremot om även mervärdestjänster kan anses ingå i NSAB:s tillämpningsområde. Om svaret blir nekande och det individuella avtalet inte ger någon lösning, med vilka dispositiva rättsregler kan avtalet i så fall utfyllas?¹¹¹

Jag kommer därmed att först undersöka huruvida NSAB kan anses tillämplig på mervärdestjänster varvid jag förutsätter att standardavtalet är inkorporerat i det individuella avtalet.¹¹² Därefter kommer jag att undersöka vilka utfyllande rättsregler som annars kan bli aktuella.

4.1 Är NSAB tillämplig?

Huvudprincipen vid tolkning av avtal är att *parternas gemensamma avsikt* skall ligga till grund för tolkningen. När det gäller standardavtal kan det dock finnas skäl att inte lägga någon vikt vid partsviljan. Således kan hävdas att det inte finns någon gemensam partsavsikt då parterna i regel inte diskuterar villkoren innan de inkorporeras, detta i synnerhet vad gäller ensidiga standardavtal. Ett annat skäl är betydelsen av att kunna uppnå en enhetlig tolkning av de standardavtal som är avsedda att tillämpas på flera

¹⁰⁹ Om köparen skulle inneha en rätt till direktkrav torde köpavtalet och därmed CISG ligga till grund för kravet (jfr 3.2.2. Alt. logistikavtalet om det är fråga om direktkrav till logistikerns underleverantörer). Detsamma gäller troligtvis vid konkludent partsinträde (jfr 3.2.3) medan vid kvasikontrakt logistikavtalet torde bli gällande då köparen utnyttjar dennes tjänster. Jag har dock inte för avsikt att i min uppsats studera köprätten (köpavtalet) i sig även om den till stor del torde bli analogt tillämplig vid logistikavtalet (se 4.2 & kap 5).

¹¹⁰ NSAB innehåller nämligen bestämmelser om speditörens ansvar som transportör (15-23 §§), som förmedlare (24-26 §§) och vid lagring (27 §). Vad gäller lagringsansvaret i 27 § kan speditören inneha tre olika ansvarsformer beroende på lagringsfall, nämligen transportansvar vid lagring i samband med transport (A), förmedlingsansvar (B) eller lageransvar för övriga fall d.v.s. lagring i egen regi (C).

¹¹¹ Grönfors, 1989, s.37 f samt Adlercreutz, 1996, s.18.

¹¹² Huruvida NSAB ändå kan vara tillämpligt p.g.a. privat eller allmänt handelsbruk är omdiskuterat och kommer inte att beröras i detta arbete. Se dock Ramberg m fl (1998, 9 f.) som anger att det finns en tendens i Norge och Sverige att "godta NSAB som avtalsinnehåll utan hänvisning" samt Ekelund (1991, 31 ff.) som anger att rättställningen är mer restriktiv i Danmark men att det finns flera förespråkare för en uppmjukning.

enskilda fall.¹¹³ Enligt Adlercreutz (1996, s.57) synes tekniken i modern rättspraxis vara att först göra en objektiv tydning där hänsyn inte bara kan tas till avtalets lydelse utan även till dess syfte och vad som kan anses utgöra en rimlig lösning. Därefter kan det undersökas om det finns särskild anledning att frångå resultatet med hänsyn till individuella fakta. Dyliga fakta skulle kunna vara att parten, i synnerhet om denne är en konsument eller inte tillhör branschen, "med fog uppfattat avtalets innebörd på annat sätt". Enligt Bernitz (2000, s.49) kan även förarbeten till standardavtal användas, om än med försiktighet, i den mån avtalet utgör en branschöverenskommelse och förarbetena är väl genomarbetade.

Denna uppsats bygger inte på ett specifikt fall varför det är omöjligt att få fram en gemensam partsavsikt. Likaså kan det som ovan nämnts vara olämpligt att beakta partsavsikten vid standardavtal. Således är jag hänvisad till en *objektiv tolkning*¹¹⁴ där jag inte anser mig ha någon anledning att i efterhand göra några justeringar med hänsyn till individuella fakta. Däremot torde NSAB:s förarbete, vilket kan sägas bestå av Ramberg och Nilsens kommentar (1998), uppfylla ovanstående kriterier och därmed kunna användas om än med försiktighet.

4.1.1 Tolkning av lydelsen

I 2 § 1 st NSAB stadgas följande:

"Uppdraget till speditören kan innefatta att ombesörja
- transport av gods
- lagring av gods
- andra tjänster i anslutning till transport eller lagring av gods, såsom [...]"

Härefter räknas tjänsterna förtullning av gods, godshantering och märkning av gods, biträde med export- och importdokumentation etc. upp.

Vad gäller lydelsen, "*textens normala språkliga betydelse*"¹¹⁵, skulle rekvisitet "kan" kunna innebära att uppdraget även kan innefatta andra tjänsteområden. Möjligen syftar ordet på att alla moment kan, men inte behöver ingå i ett speditorsavtal. Klart är däremot att rekvisitet "såsom" anger att uppräknningen av "andra tjänster" inte är uttömmande, vilket även

¹¹³ Bernitz, 2000, s.43, 45 & 47.

¹¹⁴ Vid objektiv tolkning undersöks, som ovan nämnts, inte bara en klausuls lydelse utan den sätts även i sitt sammanhang (systeminriktad tolkning) liksom allmänna förnuftsöverväganden kan beaktas där det utgås från att "parter eftersträvat en ordning som ter sig rimlig och naturlig mot bakgrund av omständigheterna i fallet". (Bernitz, 1994, s.67). Således kommer kapitlet att grupperas efter dessa former av objektiv tolkning. Det kan här även nämnas att det i ingressen till NSAB anges att avtalet ger uppdragsgivaren "minst det skydd som följer av FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services (version 1996)". Då tanken bakom dessa internationella regler är att uppnå harmonisering av de olika ländernas bestämmelser, torde NSAB tolkas i ljuset därav. Jag har dock inte haft tillgång till varken dessa regler eller litteratur därom varför de i fortsättningen inte kommer att beaktas.

¹¹⁵ Bernitz, 1994, s.67.

påpekas i kommentaren till NSAB (Ramberg m.fl.,1998, s.13). En förutsättning för att ingå i NSAB:s tillämpningsområde är dock att tjänsten utförs "i anslutning till transport eller lagring av gods". Med ordet "anslutning" menas lexikalt dels närhet och samband , dels koppling och anknytning.¹¹⁶

För det första skulle synonymerna närhet och samband kunna innebära att det måste finnas en *geografisk eller tidsmässig närhet*, d.v.s. att tjänsten måste ske under transporten/lagringen eller direkt före/efter den. I 15 § NSAB stadgas att transportansvaret inträder när godset övertagits för transport samt avslutas när godset avlämnats eller femton dagar efter det att mottagaren meddelats om godsets ankomst. Vad gäller lagringsansvaret anges inte ansvarsperioden i NSAB, men jag förutsätter att ansvaret inträder vid mottagandet på lastkajen respektive avslutas vid avlämnandet på samma plats. För det andra skulle synonymerna koppling och anknytning kunna tolkas som att det måste finnas en *naturlig eller historisk koppling* mellan transport- eller lagringstjänsten och de "andra" tjänsterna, kanske i form av en tjänst som krävs för att möjliggöra transport- eller lagringstjänsten. Så är ju fallet vad avser t.ex. de i 2 § 1 st nämnda tjänsterna biträde med dokumentation, förtullning och godshantering i form av lossning och lastning etc.

För att kunna avgöra om utvalda *mervärdestjänster*, närmare bestämt uppackning, montering, installering och utbildning, skall anses utgöra "tjänster i anslutning till transport eller lagring" kommer jag således att undersöka huruvida dels det geografiska och tidsmässiga kriteriet, dels kriteriet på naturlig eller historisk koppling kan anses uppfyllt för var och en av tjänsterna.

Vad först beträffar tjänsten *uppackning*, är det en geografisk och tidsmässig omöjlighet att utföra tjänsten i anslutning till lagringen samtidigt som den utförs hos köparen (vilket gäller för alla utvalda tjänster). Däremot skulle tjänsten kunna anses ske i anslutning till transporten i de fall t.ex. "uppackaren" anländer samtidigt som chauffören eller det är den senare som själv utför uppackningen efter lossningen. Det får dock beaktas att transportansvaret då redan kan ha upphört, och endast en omsorgsplikt föreligga, om avlämnandet skett på avtalad plats (jfr. DDU/DDP) och köparen därmed kan anses ha fått varorna i sin besittning.¹¹⁷ Det förlängda ansvaret i femton dagar förutsätter nämligen att godset av någon anledning inte avlämnats till mottagaren än. Det skulle dock kunna tänkas att köparen inte skall anses ha kommit i besittning av varorna förrän de packats upp på

¹¹⁶ Walters lexikons webbordböcker: Svensk synonymordbok.

¹¹⁷ Låt vara att leveransklausulerna inte anger exakt hur varan skall avlämnas (varan kan t.ex. avlämnas på en kaj eller i en fastighet) men faktumet att köparen har fått varan i sin besittning torde vara avgörande (Ramberg m fl, 1998, s.31 läst motsatsvist). Med besittning menas faktiskt innehav men även föremål som antingen "påtagligt är under någons omedelbara faktiska kontroll" eller "åtminstone befinner sig i ett sådant läge, som något så när motsvarar en normal [...] placering av föremålet" Bernitz, 1994, s.57.

sin normala plats förutsatt att chauffören själv lossar, förflyttar och packar upp varorna.

Vad slutligen beträffar kriteriet på en naturlig och historisk koppling, verkar t.ex. Ekelund (1991, s.63) vara av uppfattningen att tjänsten packning på terminal ingår under begreppet godshantering och därmed utgör en tjänst i anslutning till transport (jfr. 2 § 1 st p. 3 NSAB) som omfattas av transportansvaret. Således kan det tänkas att godset behöver packas om för att specifika order skall kunna expedieras (och transporterats). Jag anser att även upppackning förvisso är en naturlig följd av en transport, men att tjänsten däremot inte likt packning, lastning och lossning direkt är en förutsättning för att kunna utföra transporten. Jag ställer mig således frågande huruvida upppackning hos köparen uppfyller ovannämnda kriterium och därmed ingår i transportansvaret eller om tjänsten, i den mån det tidsmässiga kriteriet kan anses uppfyllt, endast omfattas av den allmänna omsorgsplikten i 5 § 1 st.¹¹⁸

Vad sedan gäller *installering och montering*, anser jag att de inte utgör en naturlig del av transporttjänsten.¹¹⁹ Frågan är således (liksom ovan) huruvida "i anslutning till" kan beteckna endast den geografiska och tidsmässiga aspekten. I så fall skulle tjänsterna mycket väl kunna tänkas utgöra "andra" tjänster i enlighet med 2 § 1 st (jfr. upppackning ovan) varvid de endast torde regleras av det allmänna omsorgsansvaret i 5 § 1 st. *Utbildningstjänsten* slutligen, anser jag inte under några förutsättningar ingå i NSAB:s tillämpningsområde då den varken kan anses ha något naturligt samband med transport-/lagringstjänsten eller ske i geografisk eller tidsmässig anslutning till dem. Utbildning av köparen (förutom möjligen korta instruktioner) sker ju i regel varken i lagret eller i direkt anslutning till avlämnandet av varorna.

4.1.2 Systeminriktad tolkning

Vid osäkra tolkningsfall kan, förutom avtalsklausulens lydelsen, även klausulens rättsliga bakgrund och allmänna syfte studeras, liksom i det sammanhang klausulen förekommer.¹²⁰ Karakteristiskt för speditorsavtalet är syftet att däri samla tjänster som är mycket olika men som ändå har ett samband med varandra. Författarna ville således, med NSAB, täcka de luckor i ansvaret som kunde uppkomma när godset var i transit och det med samma ansvar som för transporten.¹²¹ Därmed utformades ansvaret med transporträtten som förebild. Senare tillkom även bestämmelser om tjänsten

¹¹⁸ I kommentaren till NSAB (Ramberg m fl, 1998, s.13) anges att de "andra" tjänsterna (alltid) regleras av antingen förmedlar- eller lagringsansvaret (jfr 2 § C 4 & D). I 2 § 2 st stadgas dock att alla uppdrag kan utföras även för egen räkning varvid förmedlaransvaret då inte borde bli gällande. Istället borde transportansvaret kunna tillämpas i den mån "andra" tjänster kan anses ingå däri (vara en transporttypisk tjänst) och i övriga fall den allmänna omsorgsregeln i 5 §. Jfr Kristiansen (2001, s.95 ff & 103 f) och Ekelund (1991, s.63).

¹¹⁹ Jfr även med definitionen av mervärdetjänster på s.5.

¹²⁰ Bernitz, 2000, s.45 med hänvisning till NJA 1991 s.319.

¹²¹ Grönfors, 2002, s.349.

lagring, vilken varit historiskt knuten till transporten i och med väntetider vid förtullning och omlastning. NSAB är således uppbyggt och centrerat kring tjänsterna transport och lagring. Då de "andra" tjänsterna torde lyda under antingen fraktförar-, förmedlar- eller lagringsansvar, kan det å ena sidan tänkas att endast tjänster som kan ses som ett klart komplement till dessa verksamheter skall inbegripas. Att författarna endast gjort en exemplifiering i 2 § 1 st skulle å andra sidan kunna ses som en vilja att vara öppen för nya tjänster som i framtiden kan komma att utgöra så vanliga tjänster i samband med t.ex. transport att de också skall lyda under samma ansvar. Detta faktum, liksom avsikten enligt Grönfors att samla alla nya olikartade tjänster i NSAB som en yttre ram,¹²² skulle således kunna tala för en extensiv tolkning av NSAB. Frågan är dock om detta kan anses ge ett lämpligt resultat.

4.1.3 Allmänna förnuftsöverväganden

NSAB:s regler är, som ovan nämnts, utformade med transporträtten som förebild, närmare bestämt gäller den s.k. nätverksprincipen med CMR som basansvar. De tvingande transporträttsliga konventionerna är dock tillkomna i syfte att garantera ett minimiansvar till skydd för nya förvärvare av godset under transport. Vidare skiljer sig transportavtalet från andra avtal vad gäller regler om riskfördelning och sanktioner.¹²³ Ur denna synvinkel ter det sig mindre lämpligt att tolka in nya tjänsteområden som inte kräver samma skydd och speciella regler som finns även i NSAB. Dessutom torde, som ovan visats, mervärdestjänsterna till största delen endast omfattas av den allmänna omsorgsplikten i 5 § 1 st. Detta kan inte anses som ett lämpligt och heltäckande ansvar för nämnda tjänster (och troligen inte det parterna avsett), vilket talar för en restriktiv tolkning.

Enligt Grönfors förändras således helhetsbilden när sambandet mellan utförd tjänst och transporten är svagt såsom kan vara fallet när t.ex. ett särskilt lagerhotell är beläget nära en "sammansättningsfabrik". I dylikt fall anser Grönfors att de allmänna reglerna om speditorsavtal inte längre räcker till utan det blir nödvändigt att sluta ett särskilt lagringsavtal som tar hänsyn till det konkreta fallet. Detta i synnerhet om särskilda åtgärder skall företas såsom montering och tillverkning.¹²⁴ Likaså anser Kristiansen att NSAB inte kan användas på lagerhotelluppdrag inbegripande mervärdestjänster utan omfattande tolkningar och anpassningar. Vidare anger hon att en hänvisning till NSAB vid dylikt uppdrag dessutom skapar fler problem än det löser då NSAB enbart innehåller regler om sanktionen ersättning och då reglerna om ansvarsbegränsningar är utformade med tanke på de tillfällen som speditören utför en transport.¹²⁵ Enligt Stöht (2001, s.16) slutligen finns det inget i NSAB 2000 "som direkt tar sikte på den nyare typen av logistiktjänster" men att det är "rimligt att antaga" att dessa nya tjänster kan

¹²² Grönfors, 2002, s.355.

¹²³ Grönfors, 1989, s.76.

¹²⁴ Grönfors, 2002, s. 349 & 355.

¹²⁵ Kristiansen, 2001, s.127 f. Jfr även med s.103 f & 110 f.

anses ingå i 2 § 1 st . Även han anger att det dock bör avtalas särskilt om parternas respektive ansvar för dessa tjänster. Därmed verkar samtliga källor anse att mervärdestjänsterna förvisso ingår i NSAB men att NSAB utgör en olämplig regelmassa för nämnda tjänster. Här kan dock beaktas att Stöht inte talar något om platsen för tjänsternas utförande samt att Kristiansen och Grönfors endast åsyftar lagerhotelltjänster.

Sammanfattningsvis anser jag att mervärdestjänsterna, förutom utbildning, förvisso torde ingå i NSAB enligt dess lexikala betydelse förutsatt att det endast krävs ett geografiskt eller tidsmässigt samband och att de utförs direkt efter avlämnandet varvid de omfattas åtminstone av den allmänna omsorgsplikten i 5 § 1 st. Om det däremot krävs att det därutöver skall finnas en naturlig koppling till transporttjänsten anser jag att det brister. Anledningen till detta är att jag anser att NSAB endast torde åsyfta tjänster med en klar koppling till transport eller lagring och att utvalda mervärdestjänster (förutom möjligen uppackning) troligen inte utförs i samband med transport i en sådan omfattning att de idag klart kan anses utgöra en del av transporttjänsten (jfr. def. på s.5). Slutligen borde omsorgsplikten i 5 § 1 st ensamt inte kunna anses utgöra en lämplig reglering av mervärdestjänsterna varför en restriktiv tolkning bör göras. Jag anser nämligen att dessa tjänster är, i förhållande till transport- och lagringstjänsten, specifika tjänster som bör ha sin egen reglering. Frågan är då vilka regler som kan bli tillämpliga på de utvalda mervärdestjänsterna när inget avtalats.¹²⁶

4.2 Vad utgör relevant bakgrunds rätt?

Oftast regleras tjänster genom standardavtal eller individuella avtal då det inte finns någon lag likt KöpL som är direkt tillämplig på avtal om tjänster. I den mån det däremot varken finns något lagreglerat eller avtalat blir man hänvisad till att *utföra analogislut eller tillämpa allmänna rättsgrundsatser*. De senare kan, även om de är rätt få, vara fristående såsom principen "pacta sunt servanda" men i övrigt återfinns de i första hand i lagstadganden och rättsfall. För att kunna utföra analogislut krävs dock ett funktionellt sammanhang och för att i sin tur kunna tala om allmänna rättsgrundsatser krävs det att analogierna har uppnått viss omfattning och dominans. Är det däremot omöjligt att "på funktionell grund finna stöd för analogier" återstår det bara "att konstatera att rättsläget är osäkert".¹²⁷

Som tidigare nämnts (se 2.1) anser jag att mervärdestjänsterna kan införas under dels avtal om arbete på annans egendom, dels avtal om immateriella tjänster. Jag skall nu undersöka från vilka lagar det går att analogisera vid dessa avtalstyper.

¹²⁶ I den mån NSAB kan anses tillämplig på tjänsterna enligt 2 § torde lösningar främst sökas i NSAB eller i bakgrunds rätt som står i överensstämmelse med NSAB (jfr 2 § C 3). Om tjänsterna dock faller utanför 2 § torde NSAB inte alls behöva beaktas. I fortsättningen kommer jag att utgå från det senare fallet men likväl göra jämförelser med NSAB.

¹²⁷ Hellner, 1 häftet, s.29 f & 83, åsyftar hela stycket.

4.2.1 Vid avtal om arbete på annans egendom?

Vad först beträffar avtal om arbete på annans egendom återfinns regler i KtjL där det i 1 § 1 p. stadgas att lagen gäller tjänster som bl.a. avser arbete på lösa saker. Detta är dock en lag instiftad åt konsumenter med ett klart konsumentskyddande syfte varför en analogi vid kommersiella avtal mellan jämbördiga parter inte ter sig så lämplig. Med tanke på att det är den enda lagen som reglerar tjänster kan det dock enligt Hellner antas, att den skall användas även vid kommersiella avtal i den mån samma principer kan återfinnas i KöpL. Således torde *KtjL jämte KöpL* till vissa delar kunna bli analogt tillämpliga på kommersiella avtal om arbete på annans egendom.¹²⁸

Vad däremot gäller de mervärdestjänster som jag inriktat mig på, d.v.s. uppackning, montering och installering, tillkommer ett problem. Enligt 2 § p. 2 KtjL är nämligen lagen inte tillämplig på "installation, montering eller annat arbete som en näringsidkare utför för att fullgöra ett avtal om köp av lös sak". Anledningen till detta undantag är en önskan om att sådana blandade avtal där tjänsten endast utgör en biförpliktelse skall bedömas enligt enhetliga regler, närmare bestämt KkL.¹²⁹ Undantaget förutsätter dock att tjänsterna utförs som ett led i ett köpavtal, där den som är part i köpavtalet även är den, eller någon annan för hans räkning, som utför tjänsten. Detta är fallet i relationen mellan säljaren och köparen, medan i relationen mellan uppdragsgivaren och logistikern avtalet endast utgör ett avtal om tjänst. Förvisso är köpavtalet sammanflätat med logistikavtalet varför avtalsreglerna lämpligen bör vara samordnade. Parternas vilja att samordna reglerna borde dock vara en fråga för dem att utnyttja avtalsfriheten och inte en fråga för domstolarna vid bedömningen av tillämpliga regler. Det avgörande för att kunna analogisera från KtjL blir således endast i vilken mån det finns ett tillräckligt funktionellt sammanhang, vilket jag anser är fallet då lagen avser arbete på lösa saker och då det i relationen mellan uppdragsgivaren och logistikern rör sig om ett avtal om tjänst.¹³⁰

Härvid uppkommer frågan ifall den *nya köplagen* likt den äldre kan anses ge uttryck för allmänna rättsgrundsatser.¹³¹ Läget anses oklart varvid det för det första kan nämnas att CISG har stått som förebild vilket lett till en del principiella nyheter. Vid en dylik internationell konvention är det ju nödvändigt att ta hänsyn till flera olika rättssystem och vad som i dem ses som grundläggande principer. Således är bestämmelserna om kontrollkriteriet för skadeståndsansvar samt de olika

¹²⁸ Hellner, 1 häftet, s.84 f, åsyftar hela stycket. Hellner anser dock att rättsläget är osäkert.

¹²⁹ Hellner, 1 häftet, s.87 samt prop. 1984/85:110 s.156 f (åsyftar även påföljande mening).

¹³⁰ Härvid kan nämnas att det i prop. (1984/85:110 s.154) anges att KtjL:s tillämplighet på arbete på egendom som kombineras med andra avtal än köp t.ex. transport, får avgöras av rättstillämpningen, vilket dock inte verkar ha skett än. Vidare kan det nämnas att behovet av samordning mellan KtjL och KöpL inte torde vara så stort med tanke på likheterna.

¹³¹ Enligt Hellner (2 häftet, s.23 f) och Bengtsson (1976, s.14) anses 1905 års Köplag ha gett uttryck för allmänna kontraktsrättsliga regler.

ansvarsförutsättningarna för direkt och indirekt förlust troligen inte analogt tillämpliga (och därmed inte heller vid KtjL). För det andra finns det en del skäl som talar emot generaliseringar av KöpL såsom den korta tiden den varit i bruk och existensen av de övriga köplagarna. För talar dock faktumet att den nya KöpL utformats mer generellt än den äldre och att det bör föreligga harmoni i gällande köprätt, varför Hellner ändå utgår från KöpL såsom en viktig grund för analogier.¹³²

När tjänsterna faller utanför KtjL:s tillämpningsområde kan vägledning enligt Hellner (1häftet, s.84) även hämtas från *entreprenad*. Likaså Håstad verkar vara av uppfattningen att de principer avseende entreprenad, som gäller när AB 92 inte är tillämplig¹³³, istället "torde" bli tillämpliga. Dessa principer som de kallar entreprenadrätt konstrueras emellertid även de från KöpL och KtjL med undantag för de konsumentskyddande reglerna.¹³⁴ Enligt Bengtsson (1976, s.105 & 136) karakteriseras entreprenad av att den utgör ett varaktigt avtal av stor samhällsekonomisk betydelse där ovissa faktorer såsom väderlek spelar in, där flera parter blir inblandade och där uppdraget svårligen kan omställas. Denna karakteristik delas med logistikavtalet som en helhet däremot inte helt och hållet med delåtagandet mervärdestjänster varför jag anser att entreprenadrätten inte torde bli av så stor betydelse.

4.2.2 Vid avtal om immateriella tjänster?

Vad beträffar avtal om immateriella tjänster måste först en åtskillnad göras mellan *personliga- och företagsuppdrag*. De tidigare uppdragen karakteriseras av utpekandet av en person såsom uppdragstagare varvid förtroendet till denne utgör en viktig faktor. Som exempel kan nämnas uppdrag till advokater, arkitekter, privatpraktiserande läkare o.s.v. För dessa uppdrag är 18 kap. HB Om sysslomän eller ombudsmän direkt tillämpligt, vilket dessvärre inte svarar på många viktiga frågor. Således har KommL kommit att tillämpas analogt då den anses ge uttryck för grundläggande principer för uppdragsförhållanden. Direkt tillämplig är den dock endast vid köp eller försäljning av lös egendom i eget namn men för annans räkning (jfr. 4 § 1 st).¹³⁵

Vid företagsuppdrag däremot ges, som begreppet tyder på, uppdraget till ett företag för att i regel utföra en standardiserad prestation. Därmed är förtroendeförhållandet inte lika framträdande även om det ställs krav på företaget att visa särskild omsorg och skicklighet. Som exempel härpå kan nämnas researrangemang, kreditupplysning samt det som är aktuellt i min uppsats, utbildningsuppdrag. Anledningen till att företagsuppdragen behandlas särskilt för sig är att parterna, i motsats till parterna i de

¹³² Hellner, 2 häftet, s.24 f samt 1 häftet, s.30, åsyftar hela stycket.

¹³³ AB 92 anses nämligen varken utgöra handelsbruk eller allmänna rättsgrundsatser enligt Hellner (1 häftet, s.126) samt Håstad (1994, s.180).

¹³⁴ Håstad, 1994, s.180.

¹³⁵ Hellner, 1 häftet, s.201 ff, åsyftar hela stycket.

personliga uppdragen, inte antas vara jämställda. Således antas det att uppdragstagaren oftast är den starkare parten som även brukar tillhandahålla ensidigt gynnande standardavtal.¹³⁶ När uppdraget uppvisar dylika förhållanden och det varken finns speciallagstiftning eller standardavtal saknas dock allmänna regler som är klart tillämpliga. Alltså är det osäkert om 18 kap. HB Om syssломän eller ombudsmän är tillämplig då reglerna åsyftar enskilda personer och inte företag. Vad gäller KommL anges däremot att den, med undantag för de kommissionärsskyddande reglerna, säkerligen har stor betydelse även för en del företagsuppdrag.¹³⁷

Frågan är då om *KommL* kan anses analogt tillämplig när det gäller 4PL. En dylik tillämpning skulle kunna vara fördelaktig då lagen tar tillvara båda parter intressen, vilket kan underlätta ett integrerat samarbete, samt då den åsyftar varaktiga avtal och tjänster. Vidare finns en likhet genom att kommittenten åläggs att både ställa gods till kommissionärens förfogande och betala dennes provision.¹³⁸ Enligt Ramberg (1983, s. 28 f.) är dock KommL analogt tillämplig endast vid *förmedling*, d.v.s. när speditören erbjuder tjänster för annans räkning. Som tidigare nämnts (se 1.4) torde 4PL-uppdraget utföras för egen räkning och frågan blir då om detta utesluter en analog tillämpning av KommL och vilka regler som i så fall blir tillämpliga?

Enligt Tiberg kan KommL ha en "vidsträckt analogisk tillämpning ifråga om vad man brukar kalla *kommission i vidsträckt bemärkelse*". Med detta uttalande åsyftar han dock, liksom Ramberg, endast situationer där uppdragstagaren handlar för annans räkning men med skillnaden att även annat än lös egendom avses. Vidare anger han att när speditören utför lagringsuppdrag han i regel gör det i eget namn och för egen räkning varvid han blir egenhandlare och inte kommissionär vilket även är fallet när speditören säljer en transport till fast pris utan redovisningsskyldighet.¹³⁹

Hellner (1 häftet, s.203 & 226 f.) å sin sida anger att KommL utgör grundläggande principer för uppdragsförhållande men även för *andra varaktiga avtal*. Detta skulle kunna tolkas som att faktumet att det föreligger ett uppdragsavtal eller ett annat varaktigt avtal utgör ett tillräckligt funktionellt samband även om avtalet ingåtts för egen räkning. Denna uppfattning stärks av att Hellner anger att KommL skulle kunna bli analogt tillämplig vid företagsuppdrag samtidigt som han inte nämner någon redovisningsskyldighet bland uppdragstagarens förpliktelser.

¹³⁶ Logistikern kan dock inte generellt antas utgöra den starkare parten, då båda parter kan ha gjort stora investeringar och vara ömsesidigt beroende av varandra. Däremot kan det tänkas att logistikern utgör den starkare parten i de fall han lätt kan skaffa nya kunder medan uppdragsgivaren i och med utkontrakteringen blir beroende av logistikern. Det är inte heller säkert att logistikern har gjort stora investeringar specifikt för ett uppdrag.

¹³⁷ Hellner, 1 häftet, s.202 & 224 ff, åsyftar hela stycket.

¹³⁸ Hellner, 2 häftet, s.26 & 31. Vid en ev. analogi bör det dock beaktas att reglerna, sedan en reform 1974, getts ett delvis kommissionärsskyddande innehåll (Hellner, 1990, s.85).

¹³⁹ Tiberg m fl, 1994, s.82, 127 & 132, åsyftar hela stycket.

Redovisningskyldighet är dock inte det enda kriteriet för att avgöra rekvisitet "för annans räkning" och frågan är vad för situation Hellner avser. Klart verkar det dock vara att Hellner anser att KommL ger uttryck för grundläggande principer vad beträffar andra varaktiga avtal.¹⁴⁰

I den mån KommL inte kan anses bli analogt tillämplig blir frågan vilka regler som då kan bli aktuella. Enligt Bengtsson (1976, s.172) torde, beroende på arbetets karaktär, paralleller även kunna dras till reglerna om materiella uppdrag. I betänkandet till KtjL (SOU 1979:36 s.108 & 113) anses således att en konsumenttjänstlag i och för sig borde inbegripa även immateriella tjänster såsom utbildning. Syftet var dock inte att skapa en allmän lag för avtal om tjänster, då en sådan skulle bli alltför abstrakt och svepande, utan att skapa en lag tillämplig på ett sammanhållet område lämpat för en enhetlig uppläggning. Därmed skapades KtjL med ett "öppet slut" varvid nya kapitel för andra typer av tjänster skulle kunna tillkomma. Dessa uttalanden får således anses tala för att immateriella tjänster inte bör regleras på samma sätt som arbete på annans egendom och att en analogi därmed inte är lämplig.

Som tidigare nämnts torde däremot *KöpL* till viss del utgöra allmänna rättsgrundsatser.¹⁴¹ En analog tillämpning av *KöpL* skulle dock kunna anses mindre lämplig då den åsyftar momentana avtal och köp av lös egendom med en förpliktelse för säljaren att visa resultat och inte bara en förpliktelse att visa omsorg.¹⁴² *KöpL* bygger dock på att ett avtal träffats mellan två jämbördiga parter vilka agerar för egen räkning och enligt Fahlbeck (1981, s.15) står uppdragsavtalet nära det vanliga avtalet om köp av lös egendom med enda skillnaden att det är tjänster och inte varor som köps.

Sammanfattningsvis torde rättsläget anses osäkert både vad gäller för immateriella tjänster "utförda" för egen räkning och för kommersiella avtal om arbete på annans egendom. Det får således överlåtas åt domstolen att avgöra vilka analogislut som kan utföras respektive vad som utgör allmänna rättsgrundsatser och därmed gällande rätt. Jag kommer dock att utgå från att KommL ger uttryck för allmänna rättsgrundsatser vad gäller uppdrag för annans räkning, vilket inte blir aktuellt i min uppsats, samt vad gäller tidsaspekten vid varaktiga avtal. Vid immateriella tjänster får i övrigt vägledning sökas i *KöpL*. Vad gäller kommersiella avtal om arbete på annans egendom kommer jag att utgå från att det går att analogisera från KtjL jämte *KöpL*. Härutöver kommer jag att dra vissa paralleller med AB 92 gällande entreprenad. Reglerna för de olika avtalstyperna torde därmed inte skilja sig åt i så hög grad varför jag i fortsättningen kommer att behandla dem gemensamt.

¹⁴⁰ Detta torde, enligt mig, främst avse de regler som avser tidsaspekten, d.v.s. avtalstidens början och slut samt vad som gäller vid upphörande i förtid såsom vid konkurs, uppsägning eller hävning o.s.v. (jfr Hellner, 2 häftet, s.29 f).

¹⁴¹ Detta torde åtminstone vara fallet när det inte rör sig om principiella nyheter.

¹⁴² Enligt Hellner (1 häftet, s.226) föreligger nämligen i allmänhet en skyldighet att visa omsorg vid företagsuppdrag.

5. Logistikerns ansvar vid kontraktsbrott

Jag har i föregående kapitel undersökt vilka regler som eventuellt kan användas vid avtal om mervärdestjänster. I detta kapitel kommer jag att undersöka logistikerns ansvar vid kontraktsbrott enligt dessa regler och vilka påföljder som kan vara lämpliga vid 4PL-samarbeten. Med kontraktsbrott menas i första hand naturagäldenärens underlåtenhet att iaktta sina förpliktelser.¹⁴³ Därmed måste först förpliktelsernas innehåll¹⁴⁴ (samt vad som eventuellt presterats) undersökas innan det kan konstateras huruvida ett kontraktsbrott föreligger.

5.1 Logistikerns förpliktelser - en överblick

Den första frågan som uppkommer är *vad* som skall presteras. Avtalet bör således precisera vilka tjänster som skall ingå, men även hur dessa skall utföras d.v.s. vilka krav som kan ställas på kvaliteten, hanteringen, servicen o.s.v. Som bekant fokuserar denna uppsats på tjänsterna uppackning, montering, installering och utbildning. Har ingen standard avtalats skulle i första hand andra omständigheter i avtalet, som talar för en viss standard, kunna beaktas. Om således ett lägre pris än det normala avtalats, skulle det kunna tala för att endast en något lägre standard kan krävas. Ger inte en tolkning av avtalet något besked är det i andra hand rimligt att kunna kräva att tjänsten skall utföras fackmässigt och enligt normal standard (jfr. 4 § 1 st. KtjL samt 2 kap. 1 § 2 st. AB 92)¹⁴⁵.

Nästa fråga är vilken *kvantitet* som skall presteras. Härvid bör avtalet, för att logistikern skall kunna planera sin verksamhet, innehålla cirkatal alternativt maximitak för hur ofta eller hur många timmar logistikerns tjänster behövs per tidsenhet (jfr. Rodhe, 1986, s.55 ff.). Vad beträffar *platsen* för prestationens utförande, skulle mervärdestjänster kunna utföras i säljarens lokaler, i logistikerns lager alternativt terminaler eller hos köparen. Även om

¹⁴³ Hellner, 2 häftet, s.36. Jag har inte för avsikt att gå närmare in på borgenärens förpliktelser. Det kan dock nämnas att dessa t.ex. kan bestå i att betala vederlaget och att medverka varvid underlåtenhet kan innebära kontraktsbrott och leda till olika påföljder såsom fullgörelse, hävning och skadestånd (jfr 50 § KöpL & 45 § KtjL). Jfr 4 § NSAB som stadgar en upplysningsplikt och 28 § som ger en rätt till ersättning vid kontraktsbrott.

¹⁴⁴ Enligt Pruth m fl (2000, s.12, 15 & 35) reglerar förekommande kontrakt parternas ansvar och kontroll, men även krav på ledtider, frekvenser, servicenivåer, avgifter vid skador och leveransförseningar etc.

¹⁴⁵ Hellner, 1 häftet, s.128 samt SOU 1979:36 s.70 & 185 f. Såsom en allmän obligationsrättslig princip finns en allmän omsorgsplikt varvid logistikern i regel åtar sig uppdraget, vid avtal om arbete på annans egendom, att med omsorg åstadkomma visst resultat alt. bästa möjliga resultat. Vid tjänsten utbildning torde det senare gälla då det måste vara svårt att garantera ett visst resultat. Oavsett utfästelse skulle det dock kunna vara rimligt att kräva ett fackmässigt utförande. Jfr även 5 § NSAB där det stadgas en plikt att tillvarata uppdragsgivarens intressen med omsorg.

uppsatsen begränsats till köparens lokaler, uppkommer frågorna var i dessa lokaler tjänsten skall utföras samt vem som ansvarar för förberedelserna, d.v.s. att de olika komponenterna som skall monteras och/eller installeras finns i rätt lokal i rätt tid etc.

Tiden för prestationens påbörjande kan bestämmas till viss dag eller, vilket kunde vara aktuellt vid mervärdestjänster, sättas i relation till viss händelse såsom vid anfordran eller vid avlämnandet. Det skulle även kunna tänkas att logistikern får en viss tidsperiod på sig att utföra tjänsten såsom fram t.o.m. den dag köparen skall kunna bruka varan enligt köpavtalet. Om dylik tidsrymd har avtalats och endast logistikern har valfrihet när det gäller tiden för påbörjandet torde vissa gränser kunna uppställas om inte annat så genom jämkning enligt 36 § AvtL.¹⁴⁶ Det måste dock vara viktigt, särskilt vid utbildning att tiden för påbörjandet är klart bestämd då tjänsten förutsätter köparens medverkan. Har däremot ingen tid avtalats är det rimligt att tjänsten skall påbörjas vid den tidpunkt som krävs för att den skall kunna avslutas i rätt tid (jfr. SOU 1979:36 s.220). I de fall inte (heller) något avtalats vad gäller tiden för tjänstens avslutande, skulle en parallell kunna göras till 9 § 1 st KöpL där det stadgas att varans avlämnande skall ske "inom skälig tid från köpet".¹⁴⁷ Likaså huvudprincipen i 24 § 1st KtjL torde gälla, vilken stadgar att tjänsten skall vara avslutad "inom den tid som är skälig med hänsyn särskilt till vad som är normalt för en tjänst av samma art och omfattning".¹⁴⁸ Härvid kan olika faktorer såsom väderlek och arbetskonflikter beaktas vilket enligt Hellner (1 häftet, s.92) förefaller rimligt även vid kommersiella avtal.

Vad beträffar delåtagandet mervärdestjänster i sin helhet kan först konstateras att det rör sig om ett varaktigt avtal, då logistiksamarbetet i regel består i ett bestämt antal år eller på obestämd tid. Som ovan nämnts (4.2.2) torde i sådana fall KommL kunna tillämpas analogt. Ett varaktigt avtal gäller således i första hand under den tid alternativt med den uppsägningstid (jfr. 50 § KommL) som avtalats och i andra hand, såsom en vid varaktiga avtal allmän princip, tills vidare.¹⁴⁹ Det kan dock nämnas att uppdraget under olika kriterier kan komma att upphöra i förtid även utan kontraktsbrott. Således kan varaktiga avtal som gäller tills vidare sägas upp när som helst¹⁵⁰

¹⁴⁶ Rodhe, 1986, s.65 ff.

¹⁴⁷ Vid anfordran borde således logistikern få den tid som krävs för att förbereda tjänsten och eventuellt avsluta tidigare uppdrag såvida detta inte tar onormalt lång tid (jfr SOU 1979:36 s.220).

¹⁴⁸ Jfr även Hellner (1 häftet, 206) & betänkandet till KtjL (SOU 1979:36 s.220) där det anges att det ingår i omsorgsplikten att avsluta/utföra tjänsten inom skälig tid samt 6 § NSAB där tjänsten skall avslutas inom skälig tid om inte bestämt tidslöfte getts.

¹⁴⁹ Hellner, 2 häftet, s.29 samt 1 häftet, s.226 & 204. Vid varaktiga uppdrag som ej avser viss bestämd tid gäller en uppsägningstid på 3 mån resp. 1 mån när uppdraget varat kortare tid än ett år (50 §).

¹⁵⁰ Jfr 46 § KommL enligt vilken det står parterna fritt att mot ersättning för bl.a. gjorda investeringar återkalla/avsäga sig uppdraget, då uppdragsgivaren inte anses bunden av uppdraget om han t.ex. mist förtroendet för uppdragstagaren vilken inte heller anses bunden att slutföra uppdraget p.g.a. den personliga integriteten (Hellner, 2 häftet, s.63 & 151 samt 1

och tidsbestämda avtal kan upphöra i förtid p.g.a. ändrade förhållanden.¹⁵¹ Enligt Hellner (1 häftet, s.99) skulle även avbeställning eventuellt kunna göras vid avtal om materiella tjänster om tjänsten inte eller precis påbörjats. Jag kommer dock inte att gå närmare in på dessa situationer då jag avser att undersöka vilka påföljder som kan bli aktuella vid logistikerns kontraktsbrott. Vad slutligen gäller delåtagandets påbörjande torde detsamma gälla som ovan. Med andra ord borde logistikern få skälig tid på sig efter avtalets ingående att förbereda tjänsten varvid uppdragets omfattning, logistikerns erfarenhet och specialisering, uppdragsgivarens medverkan etc. skulle kunna beaktas.¹⁵²

Nästa fråga som uppkommer är *vem som skall prestera* och till vem det skall ske. Som tidigare konstaterats (se 3.1) torde säljaren vara fri att låta prestationen utföras genom anlitan av andra såsom en 4P-logistiker vilken i sin tur kan anlita valfri anställd eller underleverantör. En annan fråga är *till vem gäldenären skall prestera*. Enligt Rodhe (1986, s.68 ff.) kan gäldenären uppfylla sin förpliktelse genom att antingen prestera till rätt mottagare, vilket kan vara borgenären själv, en representant eller en av borgenären anvisad tredje man, eller till en legitimerad mottagare, d.v.s. någon som ser ut att vara, men inte är en behörig ställföreträdare. I logistikerns fall torde det främst bli aktuellt att prestera till den tredje man som uppdragsgivaren eller en för denne behörig ställföreträdare anvisat.¹⁵³

Sammantaget kan således *kontraktsbrott* uppstå genom att inte rätt part utför rätt tjänst på rätt sätt, i rätt kvantitet, i rätt tid eller till rätt person. I regel delas dock kontraktsbrotten upp i sådana hänförliga till tiden (dröjsmål) respektive egenskaperna (fel i utfört arbete), vilka även är de jag kommer att fokusera på.¹⁵⁴ Enligt 22 § KöpL består dröjsmål i att varan överhuvudtaget inte avlämnats eller avlämnats för sent. I 24 § KtjL stadgas däremot att dröjsmål föreligger om uppdraget inte avslutats inom avtalad tid alternativt skälig tid eller om uppdraget inte påbörjats alternativt framskridit i tid. Det är dock osäkert huruvida försening med påbörjandet eller framskridandet utgör ett kontraktsbrott vid kommersiella avtal. Jag anser att så borde vara fallet vad gäller påbörjandet då detta i regel fordrar köparens medverkan. Med andra ord räcker det inte att tjänsten avslutas i tid om det innebär att

häftet, s.204 f). Då 4PL-samarbetet utgör ett företagsuppdrag, är frågan om dessa aspekter blir gällande och om avtalet därmed kan sägas upp när som (jfr s.43 och not 162, s.51). Jag anser att så torde kunna ske om motparten får ersättning för gjorda investeringar etc. (jfr 52 § KommL) och att en uppsägningstid jämlikt 50 § då bör gälla.

¹⁵¹ Hellner, 1 häftet, s.213. Bringas uppdraget att upphöra i förtid eller iaktas inte uppsägningstiden kan part undgå skadeståndsskyldighet enl. 50 § 2 st om uppdraget inte rimligen kan krävas att bestå varvid avses fall av force majeure (prop. 1974:29 s.69, restriktiv tolkning). Även en rätt till ersättning för investeringar, utgifter etc. föreligger då (52 §).

¹⁵² Kristiansen, 2001, s.26 f.

¹⁵³ Troligtvis är den rätte mottagaren densamme vid mervärdestjänsterna som vid transporten varför även transportdokumenten kan bli av vikt vid bedömningen av rätt mottagare.

¹⁵⁴ Jfr med NSAB där en uppdelning görs mellan ansvar "för förlust eller minskning av eller skada på gods" och "för dröjsmål med avlämnandet"/"försening" (15 § & 27 § C.3).

köparen vid flera olika tillfällen måste ta tid i anspråk för att logistikern eventuellt kommer för att utföra tjänsten. Av samma anledning borde även dröjsmål med framskridandet utgöra ett kontraktsbrott, åtminstone ett anteciperat sådant, då framförallt vid utbildning det är av vikt att tjänsten fullgörs i avtalad takt. Vad gäller fel i utfört arbete får en jämförelse göras med vad som avtalats eller med vad som anses utgöra normal standard (jfr. 9 § KtjL) varvid tjänstens avtalsenlighet avgörs när faran övergår på köparen, d.v.s. när uppdraget avslutats (jfr. 12 § 1 st KtjL och 7:13 AB 92). I de fall egendomen är i köparens besittning torde uppdraget anses avslutat när köparen, t.ex. genom meddelanden, "fått klart för sig att näringsidkaren anser sig ha slutfört tjänsten, dvs utfört det avtalade arbetet" och uppfyllt övriga förpliktelser såsom att städa upp på arbetsplatsen.¹⁵⁵ När det således konstaterats att ett kontraktsbrott föreligger och att logistikern svarar därför, kan olika påföljder inträda.

Frågan uppkommer dock vad som händer om kontraktsbrottet berör endast en sorts mervärdestjänst eller en enskild tjänst. I 43 § 1 st KöpL stadgas att om endast en del av leveransen är försenad eller felaktig bestämmelserna om ifrågasvarande avtalsbrott skall tillämpas på denna del. Jag är dock osäker på om denna bestämmelse kan anses ge uttryck för en allmän rättsgrund då den inte synes ha haft någon motsvarighet i den gamle köplagen. Rodhe (1986, s.93) omnämner emellertid partiellt dröjsmål i sin bok om obligationsrätt och begreppet verkar därmed inte utgöra en principiell nyhet. Vidare borde det vara det mest ändamålsenliga för båda parter att kunna göra gällande påföljder för *partiella avtalsbrott* varför jag sammantaget förutsätter att detta är möjligt (jfr. Kristiansen, s.91 f.).

5.2 Påföljderna

Som ovan antytts (4.1.3) anser vissa att NSAB inte är avpassad för de nyare logistiktjänsterna. En anledning till detta är bl.a. dess begränsade katalog av påföljder.¹⁵⁶ Vid ett 4PL-samarbete kan det dock tänkas att även andra påföljder än ersättning kan vara av betydelse. Jag kommer således i detta avsnitt att undersöka huruvida ett urval av påföljder skulle kunna vara lämpliga vid ett 4PL-samarbete angående mervärdestjänster samt huruvida

¹⁵⁵ Hellner, 1 häftet, s.91 ff, prop. 1984/85:110 s.203 samt jfr SOU 1979:36 s.255 f. När uppdraget är försenat p.g.a. uppdragsgivaren är det en allmän princip att risken övergår på denne när uppdraget skulle ha varit avslutat (Hellner, 1 häftet, s.100 f). Här kan även nämnas att ansvarsperiodens början i första hand beror på vad som avtalats (jfr not 57, s.22). Om däremot inget avtalats anser jag att ansvaret för mervärdestjänsten om den utförs av chauffören bör inträda när tjänsten t.ex. monteringen faktiskt påbörjas då själva lossningen och förflyttningen torde ingå i transportansvaret (jfr not 117, s.38). I övriga fall borde ansvaret inträda när montören faktiskt "hanterar" varan, vilket skulle kunna innebära förflyttning.

¹⁵⁶ Här kan dock nämnas att ersättningsklausuler enligt Olsen (1986, s.147 & 149) inte torde hindra hävning liksom de inte torde "påverka rätten till fullgörelse i andra fall än då ett skadeståndsansvar skulle ha gjorts det". Likaså Kristiansen (2001, s.87) anger att hävning kan bli aktuellt vid lagerhotelluppdrag, då NSAB presumeras stämma överens med bakgrundsretten i de fall ingen annan lösning uttryckligen ges i NSAB (jfr 2 § C 3).

en rätt till dylika påföljder finns enligt bakgrundsrätten (när NSAB inte är tillämplig). Likaså kommer jag att undersöka vilket skadeståndsansvar logistikern då bär.¹⁵⁷

5.2.1 Fullgörande

I begreppet fullgörande ingår dels rätten att kräva fullgörelse vid dröjsmål, dels rätten att, utan kostnad för köparen, kräva avhjälpande vid fel i utförd tjänst.¹⁵⁸ Det finns ingen bestämmelse om rätt till fullgörande i NSAB och frågan är om sådan rätt är *lämplig* vid logistikerns uppdrag att utföra mervärdestjänster hos köparen.

Vad gäller förhållandet mellan uppdragsgivaren och logistikern torde det för det första vara av särskild vikt, med tanke på logistikavtalets varaktighet, att kunna korrigerera eventuella förseningar eller fel under avtalets löptid.¹⁵⁹ Påföljden fullgörande skulle då möjliggöra att många kontraktsbrott på ett smidigt sätt kunde klaras ut med samarbetet i behåll.¹⁶⁰ Samma resultat skulle delvis kunna uppnås med skadestånd genom att detta utgör ett incitament inför framtiden att utföra tjänsterna på avtalat sätt. Ersättning kan emellertid vara otillräckligt om det är av vikt för uppdragsgivaren att tjänsten fullgörs och det just av logistikern.

För det andra torde det vara ändamålsenligt att logistikavtalet samordnas med köpavtalet så att uppdragsgivaren i sin tur kan kräva fullgörande av logistikern. Om logistikern t.ex. monterat en vara felaktigt eller är i dröjsmål borde det ju vara lättast om det även är logistikern som fullgör tjänsten.¹⁶¹ Skulle inte uppdragsgivaren kunna kräva logistikern på fullgörande måste ju denne anlita någon annan i den mån köparen (vid fel) inte själv väljer att avhjälpa felet med rätt till ersättning av säljaren. Uppdragsgivaren skulle dock, vid en utkontraktering, kunna komma att sakna de kontakter, den branschkunskap och organisation som behövs för att fullgöra uppgiften på egen hand.

¹⁵⁷ Jag förutsätter härvid att reklamation skett samt att påföljderna inte av annan anledning uteblivit t.ex. p.g.a. borgenärens handlande (Hellner, 2 häftet, s.98 samt Rodhe, 1986, s.91).

¹⁵⁸ Hellner, 2 häftet, s.147. Även omleverans kan föras in under begreppet fullgörande, men kommer dock inte att beröras då jag anser att påföljden inte är relevant vid tjänster.

¹⁵⁹ Jfr Kristiansen, 2001, s.83.

¹⁶⁰ Hellner (2 häftet, s.152) å sin sida anser att en rätt till fullgörelse är omöjlig vid varaktiga avtal som gäller tills vidare, då en sådan rätt skulle kunna mötas av en uppsägning med omedelbar verkan. Vid 4PL-samarbeten borde det dock finnas ett ömsesidigt intresse av att samarbetet består (förutsatt att det påbörjats) och i ett sådant läge skulle det vara mer ändamålsenligt att kunna kräva fullgörelse än att häva avtalet (jfr även not 150, s.47).

¹⁶¹ Förutsatt att logistikern inom sin organisation har tillräcklig kompetens för att kunna avhjälpa den felaktiga tjänsten. Det kan här nämnas att direkt efter t.ex. montering av maskinkomponenter, montören i regel testar maskinen och därmed upptäcker och åtgärdar ev. monteringsfel med en gång. Upptäcks fel först senare varvid det är osäkert huruvida det härrör från tjänsten eller tillverkningen borde det fortfarande vara smidigast om logistikern först försöker fullgöra. Detta i synnerhet om det är logistikern som även har i uppdrag att ombesörja returhanteringen.

Slutligen kan det även vara i logistikerns intresse att undgå andra påföljder genom att fullgöra avtalet, då det i regel utgör den påföljd som är mest ekonomiskt fördelaktig för säljaren. Det får dock beaktas att för uppdragsgivarens del påföljden kan vara opålitlig genom att motparten kan vägra fullgöra samtidigt som det kan vara svårt att erhålla en exekutionstitel.¹⁶² Tid har då gått till spillo innan uppdragsgivaren kan kräva annan påföljd av logistikern samt anlita någon annan.¹⁶³ Vad avser det eventuella förhållandet mellan logistikern och köparen skulle det, åtminstone om ansvarsstyrningen är frivillig eller uppdragsgivaren friskrivit sig från ansvar, kunna vara ändamålsenligt om köparen kunde rikta ett anspråk på fullgörande och inte bara på skadestånd mot logistikern.

Finns då en rätt till fullgörelse respektive avhjälpande vid avtal om tjänst enligt *bakgrundsrätten*? Vad först *dröjsmål* beträffar, anses uppdragsgivaren ha en rätt, om än inte obegränsad, att kräva fullgörelse (jfr. 28 § KtjL & 23 § 1 st KöpL).¹⁶⁴ I köplagen stadgas begränsningen att säljaren (läs logistikern) inte är skyldig att fullgöra i de fall det föreligger ett oövervinneligt hinder eller fullgörandet innebär orimliga uppoffringar¹⁶⁵ i förhållande till köparens intresse av detsamma. Liknande undantag förekommer i KtjL men där det istället endast talas om oskäligt stora olägenheter eller kostnader. Jag anser dock inte att någon större skillnad torde uppkomma i praktiken om man bortser från konsumentaspekten. Således skulle det kunna tänkas att logistikerns underleverantör är långtidssjuk och att det innebär orimliga uppoffringar att anlita någon annan. Tiden kanske är knapp eller det inte finns rätt kompetens inom ett rimligt avstånd etc. I prop. (1988/89:76, s.101) anges dock att det inte är orsaken utan missförhållandet som är av betydelse för intresseavvägningen, varvid "köparens möjligheter att få motsvarande prestation på annat håll" kan beaktas.

Vad sedan *fel* beträffar, anses uppdragsgivaren ha en motsvarande rätt att kräva avhjälpande i den mån det kan ske utan oskälig kostnad eller olägenhet för säljaren, läs logistikern (jfr. 20 § 1 st KtjL & 34 § 1 st KöpL). Fullgör däremot inte säljaren denna skyldighet anses uppdragsgivaren ha en rätt att mot ersättning för försvarliga kostnader själv avhjälpa felet jämlikt 34 § 3 st. KöpL. Till skillnad mot reglerna vid dröjsmål torde slutligen även

¹⁶² Enligt Hellner kan domstolen ev. ålägga uppdragstagaren (logistikern) att fullgöra tjänsten (arbete på annans egendom), men att rätten till fullgörelse främst är civilrättslig endast medförandes skadestånd vid vägran. Däremot torde logistikern inte kunna åläggas (i dom) att vid utbildning fullgöra med samma person (dock ev. med annan) lika lite som samma person har en rätt att fullgöra, då det utgör en tjänst av personlig karaktär där den personliga integriteten och förtroendet kan hävdas (jfr 46 § KommL, not 150, s.47). Hellner, 2 häftet, s.151 ff & 156 samt 1 häftet, s.102, 229 & 215 f.

¹⁶³ Säljaren har ju viss tid på sig att fullgöra innan uppdragsgivaren får rätt att kräva andra påföljder (jfr Hellner, 2 häftet, s.141).

¹⁶⁴ Hellner, 1 häftet, s.107 samt SOU 1979:36 s.71 & 333 f.

¹⁶⁵ Enligt prop. (1988/89:76, s.100) avses uppoffringar av både ekonomisk och fysisk art.

säljaren ha en rätt att avhjälpa felet.¹⁶⁶ I 20 § 2 st KtjL stadgas förutsättningen härför att "konsumenten inte har något särskilt skäl att avvisa erbjudandet" medan den i 36 § KöpL är att avhjälpan "kan ske utan väsentlig olägenhet [...]". Som exempel på särskilda skäl omnämns i propositionen (1984/85:110, s.230) betydande olägenheter, varför det sannolikt är lättare att neka säljaren enligt KtjL. Detta beror möjligen på konsumentaspekten och skall då inte beaktas. En väsentlig olägenhet skulle således kunna tänkas bestå i att logistikern inte har tid att fullgöra genast eller att uppdragsgivaren mist sitt förtroende för logistikern och istället vill häva avtalet.¹⁶⁷

5.2.2 Prisavdrag

Prisavdrag, vilket är subsidiärt till avhjälpan, innebär en ekonomisk kompensation för att uppdraget utförts felaktigt och kan bestå i att köparen betalar ett lägre belopp än avtalat alternativt i efterhand återkräver ett belopp motsvarande felet. Även avkastningsränta och dröjsmålsränta kan aktualiseras.¹⁶⁸

Är denna påföljd då *lämplig* vid logistikerns uppdrag att utföra mervärdestjänster hos köparen? Vad gäller förhållandet mellan uppdragsgivaren och logistikern¹⁶⁹ skulle prisavdrag kunna tänkas vara ändamålsenligt när andra påföljder inte är möjliga eller lämpliga. Resultatet av t.ex. ett icke lyckat avhjälpan eller en sämre professionalism i utförandet leder ju till att uppdragsgivaren betalar ett överpris vilket lättast kan korrigeras med just ett prisavdrag.¹⁷⁰ Dessutom torde det liksom vid avhjälpan vara av vikt att kunna korrigera fel som uppstår utan att för den skull häva hela avtalet, vilket dessutom förutsätter att felet är väsentligt. Vidare kan det tänkas att felet inte möjliggör skadestånd men likväl är av betydelse för uppdragsgivaren. Däremot är påföljden troligen inte av betydelse för uppdragsgivaren av samordningsskäl, då han ändå, förutsatt att logistikern svarar för felet, torde kunna rikta ett regresskrav mot denne för gjorda utlägg (den skada han därigenom lidit).

Finns då en rätt till prisavdrag vid avtal om tjänst enligt *bakgrundsätten*? Uppdragsgivaren anses i jämförelse med 21 § 1 st KtjL och 37 § KöpL

¹⁶⁶ Hellner, 1 häftet, s.113, Bengtsson, 1976, s.142 samt SOU 1979:36 s.71 & 300 f. Jfr även med entreprenad där den primära påföljden vid fel är avhjälpan, medan vid dröjsmål det istället utgår ett vitesbelopp i regel per påbörjad vecka (Hellner, 1 häftet, s.131 ff).

¹⁶⁷ Håstad, 1996, s.108 f, Hellner, 1häftet, s.109 & 113, 2 häftet, s.156 f samt Kristiansen, 2001, s.84.

¹⁶⁸ Hellner, 2 häftet, s.166 & 168. Prisavdrag i inskränkt mening förekommer inte vid dröjsmål. Däremot kan priset reduceras t.ex. med viss procentsats per försenad vecka, vilket dock utgör ett vite (Hellner, 2 häftet, s.165). Här kan jämföras med 18 § NSAB vilken stadgar en form av prisavdrag. Paragrafen gäller dock endast vid skada på gods.

¹⁶⁹ I den mån köparen inte också betalar direkt till logistikern blir denna påföljd inte aktuell i deras förhållande.

¹⁷⁰ Jfr Kristiansen, 2001, s.85.

kunna kräva prisavdrag. Dessa båda lagar innehåller dock olika beräkningsmetoder. Således stadgas i 38 § KöpL den proportionella metoden vilken innebär att priset reduceras med den kvotdel som felet reducerat prestationens värde. I 22 § 1 st KtjL däremot stadgas att prisavdraget skall motsvara vad det kostar att få felet avhjälp alternativt motsvara felets betydelse för konsumenten. Enligt Hellner bör dock proportionalitetsprincipen användas vid kommersiella avtal och först i andra hand en skönsmässig bedömning tillämpas där kostnaden för avhjälpandet kan beaktas.¹⁷¹

5.2.3 Hävning

Med hävning menas att prestationerna inhiberas vilket i princip innebär att i de fall ingen prestation utförts, ingen prestation heller skall utföras och eventuellt erlagd betalning skall återbäras med avkastningsränta. I de fall tjänsten redan utförts till viss del, innebär det att den resterande delen inte skall utföras varvid det även skall bedömas vilken ersättning som bör utgå för redan utförd del. Däremot retroaktiv hävning d.v.s. hävning av fullgjord tjänst torde inte bli aktuell vid kommersiella avtal om tjänster, då naturaprestationer svårligen kan återställas.¹⁷²

Är hävning då en *lämplig* påföljd vid logistikerns uppdrag att utföra mervärdestjänster hos köparen? Vid 4PL-samarbeten föreligger starka incitament för att samarbetet skall bestå då parterna i regel har gjort stora investeringar för dess genomförande. En rätt till hävning skulle med andra ord kunna påverka parts existens allvarigt.¹⁷³ Dessutom borde det vara av intresse för samhället att det som antas vara det mest kostnadseffektiva samarbetet möjliggörs och uppmuntras varvid en viss varaktighet krävs för att kunna skörda frukten av samarbetet. Parter skulle ju inte våga investera och komma i beroendeställning till varandra om det inte fanns en viss stabilitet.

En hävningsrätt torde emellertid, särskilt vid varaktiga avtal, vara av betydelse för motparten.¹⁷⁴ Här kan dock nämnas möjligheten att säga upp avtalet i förtid p.g.a. ändrade förhållanden. En dylik situation åsyftar dock inte fallet där grova och eventuellt återkommande kontraktsbrott uppstått

¹⁷¹ Hellner, 1 häftet, s.114 samt 2 häftet, s.167 f, SOU 1979:36 s.71 & 301 samt Bengtsson, 1976, s.142. Åsyftar hela stycket. Även vid entreprenad stadgas en rätt till prisavdrag beräknat enligt den proportionella metoden (Hellner, 1 häftet, s.133).

¹⁷² Det kan nämnas att hävning utesluter alla andra påföljder än skadestånd (Hellner, 2 häftet, s.141).

¹⁷³ I de fall logistikern gjort stora investeringar för att anpassa sin verksamhet till uppdragsgivarens skulle det kunna vara svårt att hitta nya kunder, vilket i sin tur skulle kunna leda till logistikerns konkurs. Som ex. på stora investeringar kan nämnas specialutrustade lager och transportmedel samt gemensamma datasystem. Härvid kan nämnas att en rätt till ersättning för gjorda investeringar enl. 52 § KommL inte gäller vid väsentliga kontraktsbrott (52 § 2 st.) Jfr not 150, s.47.

¹⁷⁴ Däremot torde det vara av mindre vikt för köparen att kunna häva direkt mot logistikern så länge han kan föra en (inomobligatorisk) skadeståndstalan gentemot densamme.

under avtalstiden, vilket allvarligt kan påverka inte bara det ömsesidiga förtroendet, förutsättningen för samarbetet, utan även motpartens existens.¹⁷⁵ Vidare är parterna förvisso beroende av varandra och av att samarbetet fungerar, men det går inte att förutse att så kommer att ske till alla delar varför en form av provotid skulle kunna behövas för de olika tjänsterna. Således anser Kristiansen (2001, s.91 f.) att partiell hävning kan vara ändamålsenligt vad beträffar tilläggsförpliktelse vid ett lagerhotelluppdrag. Hon nämner att uppdraget förvisso bygger på en helhet där vederlaget förutsätter att logistikern utför ett visst antal olika sorters tjänster, men att i den mån en sorts mervärdestjänst inte har något särskilt självständigt ekonomiskt värde för logistikern, partiell hävning kan vara en rimlig påföljd.

Vad slutligen gäller samordningen med köpavtalet, torde det vara av vikt för uppdragsgivaren att kunna häva gentemot logistikern om denne fått i uppdrag att utföra t.ex. ett flertal utbildningar åt samme köpare och denne häver tjänsten innan dessa slutförts p.g.a. säljarens (läs logistikerns) kontraktsbrott. I annat fall blir ju uppdragsgivaren skyldig att betala för samtliga utbildningar logistikern skulle ha utfört enligt uppdraget.¹⁷⁶ Som ovan nämnts är det troligtvis även möjligt att häva endast enstaka tjänster i enlighet med bestämmelsen om partiellt avtalsbrott (jfr. 43 § 1 st KöpL). Begreppet "del av leverans" torde nämligen åsyfta både olika typer av tjänster och enstaka tjänster. Sammanfattningsvis kan således partiell hävning utgöra en lämplig påföljd varvid behovet av stabilitet samt skyddet för gjorda investeringar får beaktas i väsentlighetsbedömningen.¹⁷⁷

Finns det då en rätt till hävning vid avtal om tjänst enligt *bakgrundsrätten*? Uppdragsgivaren anses, vid ett väsentligt dröjsmål, kunna häva hela avtalet i den mån tjänsten inte påbörjats respektive återstående del i de fall avtalet endast fullgjorts till viss del (jfr. 29 § 1 st KtjL & 25 § 1 st KöpL). Däremot torde ett avtal enligt Hellner inte kunna hävas retroaktivt vilket är möjligt enligt 29 § 1 st 3 men. KjtL troligen med hänsyn till konsumentskyddet.¹⁷⁸ Vad gäller synbarhetskriteriet som återfinns i KöpL anses det osäkert huruvida detta bör gälla när lagstöd för sådant saknas. Således bortser jag från kriteriet även om det inte vore orimligt att fordra synbarhet vid kommersiella avtal.¹⁷⁹ Detta medför att endast en väsentlighetsbedömning

¹⁷⁵ Hellner, 2 häftet, s.59. Även uppdragsgivaren är ju beroende av logistikern genom att hela logistikverksamheten kontrakterats ut till honom (denne blir ju till stor del uppdragsgivarens ansikte utåt). Grova kontraktsbrott skulle därmed kunna leda till stora följdskador på t.ex. uppdragsgivarens goodwill vilket i sin tur i värsta fall skulle kunna leda till konkurs.

¹⁷⁶ Såvida beloppet inte kan återkrävas genom reglerna om obehörig vinst.

¹⁷⁷ Jfr med KommL där ett förstärkt väsentlighetskrav införts till skydd för kommissionärens beroende ställning (Hellner, 1 häftet, s.216). Jag anser dock inte att en viss part i 4PL-samarbetet generellt kan anses inta en skyddsvärd ställning utan att det är olika från fall till fall.

¹⁷⁸ Hellner, 1 häftet, s.107, SOU 1979:36 s.71 & 334 f samt Bengtsson, 1976, s.141. Det kan här nämnas att rätten till hävning förutsätter att en hävningsförklaring gjorts (17 & 26 §§ KtjL jämte 29 & 39 §§ KöpL). Jfr även med entreprenad där det finns en rätt till hävning för framtiden vid väsentligt kontraktsbrott (Hellner, 1 häftet, s.131 ff).

¹⁷⁹ Hellner, 2 häftet, s.175 samt SOU 1979:36 s.71, 302 & 334.

behöver göras, vilken skall vara objektiv samtidigt som den individuella köparens situation skall beaktas.¹⁸⁰ Härvid skulle, som ovan nämnts, parternas beroendeställning kunna beaktas, men även så klart kontraktbrottets omfattning och betydelse för uppdragsgivaren.

När väsentligt kontraktbrott uppstår p.g.a. fel torde i princip samma gälla som vid dröjsmål (jfr. 21 § KtjL & 39 § 1 st KöpL). Då fel oftast kan konstateras först när tjänsten är avslutad blir det dock i regel fråga om anteciperat kontraktbrott (jfr. 21 § 3 st 1 men., 4 st KtjL & 62 § KöpL).¹⁸¹ I KöpL är förutsättningen härför att det "står klart att det kommer att inträffa ett avtalsbrott" medan det i KtjL krävs "starka skäl att anta [...]". Enligt Håstad (1996, s.179) innebär köplagens bestämmelse en sträng bedömning varvid det krävs att det vid tidpunkten för hävningsförklaringen står utom rimligt tvivel att det fullbordade avtalsbrottet ger en rätt till hävning. För mig låter detta som ett strängare rekvisit jämfört med KtjL men enligt Hellner är ingen skillnad avsedd mellan avtalstyperna. Jag anser dock att det, likt KöpL, borde krävas att det står klart att väsentligt kontraktbrott kommer att ske för att det (analogt) skall finnas en rätt till hävning vid anteciperat kontraktbrott.¹⁸² Således kan det tänkas att samma utbildning skall ges till olika grupper och att den första sessionen påvisar väsentligt fel varvid logistikern deklarerar att han inte har för avsikt att avhjälpa felet.

Vad slutligen gäller genomförandet av hävningen uppstår det i regel inga problem i de fall tjänsten inte har påbörjats. När däremot en del av tjänsten redan utförts är det osäkert vilka verkningar hävningen får. Eventuellt gäller samma regel som i 23 § 2st & 30 § KtjL att näringsidkaren har rätt till betalning motsvarande priset för tjänsten i dess helhet med avdrag för vad det kostar att få återstående del utförd. Om särskilt pris per timme avtalats skulle ersättningen istället kunna beräknas genom att multiplicera priset med antalet arbetade timmar.¹⁸³

5.2.4 Skadestånd

Med skadestånd menas "en ersättning som har till uppgift att försätta [...] den skadelidande parten i samma ekonomiska ställning som om den skadevällande handlingen inte hade förekommit". Detta motsvarar som huvudregel det positiva kontraktssintresset varvid även dröjsmålsränta kan

¹⁸⁰ Håstad, 1996, s.49 (& 112).

¹⁸¹ Hellner, 1 häftet, s.114 & 110 f, SOU 1979:36 s.71& 302 f samt Bengtsson, 1976, s.142.

¹⁸² Jfr Hellner, 2 häftet, s.180 f. Här kan nämnas att Hellner (2 häftet, s.101 f) anser att 62 § KöpL utgör en allmän rättsgrundsats, detta trots att 1990 års KöpL innehåller något gynn-sammare regler för att häva vid anteciperat kontraktbrott än 1905 års KöpL. Anledningen härför är dels behovet av harmoni samt avsaknaden av andra regler, dels att begreppet var allmänt erkänt redan vid tiden för den gamla köp-lagen. Således torde en hävningsrätt vid anteciperat kontraktbrott finnas även vid dröjsmål (jfr 62 § KöpL & 29 § 2 st KtjL). Jfr med entreprenad där det också är möjligt att häva vid anteciperat kontraktbrott (betydande dröjsmål och allvarliga fel etc.) med en rätt till ersättning för entreprenören för värdet av redan utförd del (Hellner, 1 häftet, s.131 ff). Särskilt fel upptäcks ju i regel först vid slutbesiktningen.

¹⁸³ Hellner, 2 häftet, s.185, 1 häftet, s.107, 110 & 114 samt SOU 1979:36 s.303 & 336.

aktualiseras. Det kan här nämnas att skadestånd kan utgå vid olika situationer, men som ovan nämnts (1.4) åsyftar denna uppsats endast fel och dröjsmål vid fullgörande av avtal. I dylika fall kan ersättning enligt Hellner aktualiseras antingen självständigt eller i samband med hävning. Skillnaden torde dock endast visa sig vid själva beräkningen varför ingen uppdelning kommer att göras i det följande.¹⁸⁴

I NSAB utgör den enda påföljden ersättning. Den främsta frågan blir således inte huruvida skadestånd utgör en *lämplig* påföljd vid logistikuppdrag att utföra mervärdetjänster utan snarare vilket skadeståndsansvar som skall gälla och hur det skall beräknas, d.v.s. vad som gäller enligt bakgrundsretten. Det kan dock nämnas att det finns många fördelar med skadestånd jämfört med andra påföljder. Således är det mycket användbart genom att det dels kan aktualiseras vid de flesta kontraktsbrotten som leder till ekonomisk förlust, dels kan anpassas till andra påföljder. Vidare ger skadeståndet det mest fullständiga skyddet vid kontraktsbrott samtidigt som en exekutionstitel lätt kan verkställas genom utmätning. Detta tillsammans medför att skadeståndet utgör ett mycket effektivt påtryckningsmedel.¹⁸⁵ Däremot kan skadeståndet vara väldigt betungande för motparten och dess beräkning både kostsam och svår ur bevissynpunkt.¹⁸⁶ Inte heller innebär skadeståndet att kontraktsbrottet faktiskt rättas till, vilket kan vara av betydelse vid ett varaktigt avtal där det får förutsättas att båda parter har ett gemensamt intresse av det fortsatta samarbetet. Således är det rimligt att även andra påföljder än skadestånd kan inträda.

Vilka regler gäller då enligt *bakgrundsretten*? Rättsläget är osäkert vid kommersiella avtal om tjänst. Både i 31 § KtjL och i 27 & 40 §§ KöpL stadgas ett kontrollansvar, d.v.s. ansvar med undantag för händelser utanför parts kontroll. Faktumet att samma sorts ansvar återfinns i KöpL talar för att en analogi av KtjL skulle kunna vara möjlig vid kommersiella avtal (om arbete på annans egendom). Likaså har ett strängare ansvar utdömts i rättsfallet NJA 1917 s.58 (strikt ansvar med undantag för force majeure), vilket dock endast gällde dröjsmål. Som ovan nämnts (4.2.1) utgör emellertid kontrollansvaret en principiell nyhet varför det är osäkert om det kan anses utgöra en allmän rättsgrundsats. Denna osäkerhet förstärks av motiven till införandet av kontrollansvaret, vilka består av bl.a. stärkandet av konsumentskyddet respektive den tekniska utvecklingen och sist men inte minst överensstämmelsen med CISG, aspekter som inte torde ha så stor

¹⁸⁴ Hellner, 2 häftet, s.186, 195, 197, 207 f & 218. Det kan nämnas att vid saksador uppdragstagaren torde ha ett presumtionsansvar när föremålet för tjänsten är omhändertaget. Vad som bör gälla vid arbete på lös sak i uppdragsgivarens lokaler är däremot osäkert (SOU 1979:36 s.377 samt Hellner, 1 häftet, s.115). Vid 4PL utförs dock tjänsten i tjänstmottagarens lokaler, utom uppdragsgivarens kontroll, varför jag anser att ett presumtionsansvar ändå borde gälla även om varan ev. inte är uteslutande under logistikerns kontroll.

¹⁸⁵ Med andra ord skulle det kunna vara av intresse för köparen att kunna kräva logistikern på skadestånd i de fall säljaren inte kan nås.

¹⁸⁶ Hellner, 2 häftet, s.186 ff ang. skadeståndets för- och nackdelar.

betydelse vid avtal om tjänst.¹⁸⁷ Slutligen stadgar KtjL respektive KöpL ett kontrollansvar för säljaren även när denne ansvarar för anlidade företagare. Detta är ett mycket utsträckt ansvar då det inte bara inkluderar leverantörer utan även andra i tidigare led. Hellner konstaterar således att varken kontrollansvaret eller det utsträckt ansvaret torde kunna åläggas "andra avtal än dem för vilka det gäller särskild lagstiftning".¹⁸⁸

Frågan blir då vilket skadeståndsansvar som i så fall blir aktuellt. I KtjL:s betänkande (SOU 1979:36 s.71 f. & 352 f.) anges att uppdragstagaren (enligt då gällande rätt vid avtal om arbete på lös sak), under olika förutsättningar, "torde ha ett rent strikt ansvar med undantag för force majeure och objektiv omöjlighet". Såsom förutsättning uppställs vid dröjsmål att "han vid avtalets ingående bort kunna förutse anledningen till dröjsmålet och haft valfrihet att fullgöra avtalet på annat sätt (t.ex. med annan personal eller med annat material)" respektive vid fel att resultatet avviker från vad som utfästs eller att han "haft valfrihet beträffande material och sättet för arbetets utförande". Är så inte fallet torde istället ett presumtionsansvar gälla vid dröjsmål och i princip detsamma vid fel då uppdragsgivarens bevisbörda är mycket uttunnad.¹⁸⁹ Även i KtjL stadgades till en början genomgående ett presumtionsansvar.¹⁹⁰ Skulle då dylika regleringar lämpa sig vid mervärdestjänster utförda hos köparen?

Vad först gäller det strikta ansvaret skulle det kunna tänkas att logistikern kunnat förutse anledningen till dröjsmålet eller gjort en utfästelse vad gäller resultatet. Likaså torde han ha valfrihet vad gäller "personalen" och metoden. Däremot är det uppdragsgivaren som tillhandahåller materialet varför logistikerns övriga valfrihet troligen inte kan tillmätas samma betydelse och således det strikta ansvaret endast bli tillämpligt vid utfästelser.

Vad sedan gäller presumtionsansvaret vid fel är detta troligen påverkat av faktumet att uppdragstagaren p.g.a. sin kompetens och sitt agerande i regel har lättast att påvisa tjänstens felorsak och säkra bevisningen. Detta gäller även vid mervärdestjänster då uppdragsgivaren inte torde ha någon kontroll över logistikerns verksamhet. Likaså talar en del för ett presumtionsansvar då det enligt Hellner (2 häftet, s.199) tidigare var den vanligaste typen av skadeståndsansvar i kontraktsförhållanden. Jag anser således att det vid fel troligen föreligger ett presumtionsansvar för mervärdestjänsterna i den mån

¹⁸⁷ I prop. (1988/89:76 s.42) anges nämligen som anledning att strikt ansvar med undantag för force majeure anses för strängt medan presumtionsansvaret inte heller anses tillfredsställande, då part bör ansvara även utan vållande vid tekniska störningar. Vid tjänster torde dock inte tekniken ha lika stor betydelse som uppdragstagarens egen skicklighet.

¹⁸⁸ Hellner, 1 häftet, s.107 samt 2 häftet, s.24, 198 & 204 åsyftar hela stycket.

¹⁸⁹ Se även Bengtsson, 1976, s.141. Med presumtionsansvar menas "ansvar för den som inte kan visa att han inte varit försumlig" (Hellner, 2 häftet, s.199).

¹⁹⁰ Hellner, 1 häftet, s.107 &112.

ingen utfästelse gjorts.¹⁹¹ Likaså vid dröjsmål torde logistikern inneha ett dylikt ansvar då denne t.ex. med transportdokumentet lätt och säkert kan bevisa när han fick varorna av uppdragsgivaren.¹⁹² Då föremålet för tjänsten kommer "direkt från fabrik", d.v.s. uppdragsgivarens kontrollfär, varvid ingen ännu vet om varan är avtalsenlig, borde det däremot vara uppdragsgivaren som har bevisbördan för att felet faktiskt uppstått under tjänsten. Åtminstone i de fall logistikern inte kunnat avhjälpa felet och varan returnerats till säljaren för felanalys.¹⁹³

När det kommer till *beräkningen* av skadeståndet torde det vara något osäkert hur denna skall göras när inget avtalats. I 31 § 1 st KtjL stadgas endast att part skall ersättas skada (indirekt förlust inbegripet) som denne tillfogats p.g.a. kontraktsbrottet. Det nämns dock inget om beräkningen. I 67 § 1 st KöpL däremot stadgas att skadestånd kan omfatta "ersättning för utgifter, prisskillnad, utebliven vinst och annan direkt eller indirekt förlust med anledning av avtalsbrottet" varvid indirekt förlust endast ersätts vid försummelse eller om varan vid köpet avvek från säljarens utfästelser (27 § 3 st & 40 § 2 st KöpL). Enligt Hellner torde dock inte någon uppdelning i indirekt och direkt förlust göras utan lagstöd då detta utgör en nyhet jämfört med den gamle köplagen, vilken stadgade ersättning för alla skador med undantag för synnerligen svåråterställbara sådana.¹⁹⁴ Likaså får uppdelningen eventuellt inte någon större betydelse för logistikern då denne troligtvis endast ansvarar vid försummelse alternativt innehar ett strikt ansvar p.g.a. utfästelser. Däremot kan det tänkas att de olika beräkningsmetoderna skulle kunna tillämpas analogt.

Således skulle uppdragsgivaren kunna ersättas den prisskillnad som kan ha uppstått när denne tvingats anlita en annan logistiker förutsatt att valet av logistiker skett med omsorg och inom skälig tid (jfr. 68 § KöpL). Alternativt skulle ersättning kunna utgå för utebliven vinst vilket dock enligt Hellner torde vara av mindre vikt vid andra avtal än köp. Härutöver skulle olika förluster kunna ersättas såsom uppdragsgivarens utlägg till köparen p.g.a. logistikerns avtalsbrott (t.ex. prisavdrag), utgifter som av samma anledning blivit onyttiga (t.ex. konsultarvoden) och eventuellt förlust av goodwill. I övriga fall där uppdragsgivaren lidit skada p.g.a. logistikerns kontraktsbrott skulle ersättning kunna utgå för de merkostnader som uppkommit genom att

¹⁹¹ Detsamma borde gälla vid tjänsten utbildning. Logistikern har ju även då lättast att säkra bevisningen om när den skedde samt vad som ingick i kursplanen etc.

¹⁹² Jfr NSAB där det dock är osäker huruvida 16 § ang. transport skall anses ge uttryck för ett strikt ansvar med undantag för force majeure eller ett presumtionsansvar (kontrollansvar vid tidslöfte, 20 §) varvid Ramberg m fl betecknar det som ett strängt presumtionsansvar. Vid lagring svarar speditören vid fel eller försummelse varvid omvänd bevisbörda torde gälla (jfr 27 § C & 5 § 1 st). Ramberg m fl, 1998, s.34 f, 52 & 45 samt Kristiansen, 2001, s.93 f. Även andra ansvarsregler kan bli tillämpliga genom nätverksprincipen i 23 § liksom strikt ansvar föreligger vid uppsåt (5 § 2 st).

¹⁹³ Enl. Kristiansen (2001, s.63) torde säljaren i regel ombesörja felanalysen. Jfr även med regeln att den som påstår likaså har att bevisbördan därför (Ramberg m fl, 1995, s.115).

¹⁹⁴ Hellner, 2 häftet, s.24 & 210, 1 häftet, s.106 samt Håstad, 1996, s.198.

t.ex. en annan uppdragstagare anlitas för att utföra ett uppdrag.¹⁹⁵ Likaså andra merkostnader såsom resor, meddelanden samt hyra av substitut torde kunna ersättas.¹⁹⁶

Vid beräkningen av skadeståndet kan även beaktas om t.ex. den skadelidande genom hävningen besparats utgifter i enlighet med den allmänna principen för "compensatio lucri cum damno" eller om den skadelidande agerat försumligt i det att han inte vidtagit skäligen åtgärder för att begränsa sin skada. Det senare utgör även det en allmän princip (jfr. 70 § 1 st. KöpL) och kan bestå i att t.ex. kommunicera med motparten, att träffa lämplig uppgörelse med tredje man eller att anpassa sin verksamhet. Slutligen kan även jämkning bli aktuellt p.g.a. medvållande (6 kap. 1 §) eller i den mån skadeståndet skulle bli oskäligt betungande enligt den allmänna regeln i 6 kap. 2 § SkL alternativt 70 § 2 st KöpL analogt.¹⁹⁷

¹⁹⁵ Det skulle även kunna tänkas att logistikern vid hävning skall ersätta uppdragsgivaren för anlitage av annan under en övergångsperiod (jfr Kristiansen, 2001, s.112 f).

¹⁹⁶ Hellner, 2 häftet, s.210 ff samt Håstad, 1996, s.201 ff. En förutsättning för ersättning är dock att skadan är adekvat. Vid självständigt skadestånd blir främst ersättning för utgifter och förluster aktuella varvid skadeståndet särskiljs från och påverkas av den ersättning som kan utgå vid prisavdrag eller då köparen själv låter avhjälpa felet. Här kan även nämnas 17-22 §§ NSAB enligt vilka ersättning för förlust eller minskning av gods som huvudregel beräknas efter godsets fakturavärde varvid även ersättning utgår för direkta kostnader. Vid skada på gods gäller detsamma varvid ersättning lämnas med det belopp som motsvarar värdeminskningen. I båda fallen gäller beloppsbegränsningar (22 §). Vid dröjsmål ersätts förutsebara direkta och skäligen kostnader dock högst till ett belopp motsvarande avtalad frakt (20 §). Vid lagring gäller i princip detsamma samt att en beloppsbegränsning även stadgas gentemot samtliga uppdragsgivare "för skador som inträffat vid ett och samma tillfälle". Jfr även med entreprenad där det vid hävning gäller ett strikt skadeståndsansvar varvid skadeståndet omfattar den kostnadsökning som uppstår med färdigställandet p.g.a. hävningen samt "den skada hävandet i övrigt åsamkar beställaren". Självständigt skadestånd slutligen torde utgå vid vållande (Hellner, 1 häftet, s.131 ff).

¹⁹⁷ Hellner, 2 häftet, s.216 ff. Har ingen ersättningsbegränsning avtalats likt i NSAB torde nämligen skadeståndsansvaret vara obegränsat och därmed kunna bli oskäligt betungande.

6. Avslutning

Jag har i de föregående kapitlena undersökt ansvarets placering, tillämpliga regler samt översiktligt redogjort för vad som torde utgöra gällande rätt beträffande de påföljder som kan följa på kontraktsbrott vid utförandet av mervärdestjänster hos köparen. Är det då lämpligt att ha olika ansvarssystem för de olika delåtagandena? Vad blir effekterna i det praktiska livet av dels antalet ansvarssystem dels osäkerheten kring gällande rätt beträffande mervärdestjänster? Hur skulle logistikuppdraget alternativt kunna regleras? Och hur förhåller sig dessa frågor till ansvarets placering? Jag kommer avslutningsvis fundera kring nämnda frågor och på så sätt försöka sätta in frågeställningarna i första kapitlet i sitt sammanhang.

Är det då *lämpligt* att dela upp logistikuppdraget i olika delåtaganden?¹⁹⁸ För det första anser jag att det är högst olämpligt att samma tjänst kan regleras på olika sätt beroende på var den utförs. En utgångspunkt borde ju vara att lika tjänster (med motsvarande parter) skall behandlas lika. För det andra kan det uppkomma gränsdragningsproblem där det kan vara svårt att avgöra vilka tjänster som skall anses ingå i de olika delåtagandena. Utgör t.ex. lossning, upppackning och förflyttning inom köparens lokaler delar av transporttjänsten eller skall de anses ingå i mervärdestjänsten och blir svaret annorlunda om det är chauffören som även utför nämnda tjänster? Slutligen skulle det eventuellt kunna uppkomma svårigheter att avgöra från vilket delåtagande skadan/felet härrör. Uppstod t.ex. skadan under transporten eller i lagret respektive när en vara monterades i lagret eller när samma vara installerades i köparens lokaler?

Härvid uppkommer frågan vem som har bevisbördan dels för att kontraktsbrott uppstått under ett visst delåtagande eller möjligen härrör från tillverkningen, dels för att ett moment skall anses ingå i ett visst delåtagande.¹⁹⁹ Denna fråga torde ha störst betydelse avseende fel respektive skador då dröjsmål på ett mer tillförlitligt sätt framgår av transport- respektive lagerdokumenten.²⁰⁰ Således kan två olika situationer uppstå beroende på förhållandet till köpavtalet. För det första kan en E-, C- eller F-leveransklausul väljas där risken övergår på köparen före eller under transport. Är transportdokumentet rent, d.v.s. har säljaren levererat en "avtalsenlig" vara och bär köparen risken, torde köparen vara hänvisad till transportören såvida han inte kan bevisa att det föreligger ett ursprungligt

¹⁹⁸ Vad gäller lämplig placering av ansvaret gentemot köparen se 3.2. Skulle logistikern svara gentemot köparen torde detta endast gälla skadestånd och ev. fullgörande då andra påföljder inte borde vara möjliga alternativt av någon vikt för köparen.

¹⁹⁹ Vad gäller tjänsten utbildning orsakar frågan inte några större problem då tjänsten ej är relaterad till det fysiska föremålet och dess felbedömning därmed klart skild från godsets.

²⁰⁰ Det borde vara omöjligt i praktiken att kontrollera att alla kollin är i gott skick vid mottagandet varför transport- och lagerdokumenten inte torde vara så tillförlitliga. Vidare skulle det kunna tänkas att skada skett utan att förpackningens indikatorer utlösts.

(dolt) fel alternativt att felet(/skadan) uppstått under mervärdestjänsten.²⁰¹ Härvid blir det för säljaren och logistikern på sin höjd en fråga om att bevisa huruvida felet uppstått i tillverkningen eller under mervärdestjänsten. Som ovan nämnts (5.2.4) torde då säljaren ha bevisbördan för att kontraktsbrott föreligger varvid logistikern har att exculpera sig för att undgå ansvar i enlighet med sitt presumtionsansvar.

Däremot kan säljaren för det andra ansvara för hela transporten (D-klausul) varvid köparen endast behöver visa att skada/fel föreligger. I ett sådant fall kan det tänkas att det mellan säljaren och logistikern måste bevisas var skadan(/felet) uppstått varvid samtliga delåtaganden skulle kunna aktualiseras. Möjligen förlitar de sig då på transport- och lagerdokumenten och låter dem avgöra ursprunget och hur bevisbördan därmed skall placeras.²⁰² Detta är en rationell men dock otillförlitlig metod då det skulle kunna tänkas att skadan uppstått under ett annat delåtagande än där det "upptäckts". Vid ren ovetskap kan metoden ändock ses som den mest rationella, men har däremot en uppgörelse gjorts varmed ansvaret manipulerats skulle metoden (och därmed uppdelningen i olika delåtaganden) kunna anses olämplig. Vad slutligen gäller frågan om vilka moment som skall anses ingå i ett visst delåtagande, torde det vara den som påstår som även har bevisbördan härför. Om således uppdragsgivaren för talan mot logistikern och denne gör invändningen att den felaktiga tjänsten skall anses ingå i ett annat delåtagande medförandes ett annat (förmånligare) ansvar, är det förmodligen upp till logistikern att också bevisa detta.²⁰³

Huruvida det i slutändan är olämpligt med olika ansvarssystem torde dock bero på hur stora skillnader som föreligger dem emellan.²⁰⁴ I uppsatsen har ett antal skillnader kunnat iakttas såsom att uppdragsgivaren vid mervärdestjänster troligen även har rätt att häva, kräva fullgörande eller prisavdrag.²⁰⁵ De senare påföljderna kan likaså ha betydelse för logistikern som därigenom till viss del kan undgå skadestånd. Vad skadeståndet beträffar torde detta vara något mildare vid mervärdestjänster respektive lagring än vid transport, då transportören anses inneha ett strängt presumtionsansvar. Gemensamt är dock att ett strängare ansvar synes gälla

²⁰¹ Jfr not 52, s.23 och avsnitt 3.2.1.

²⁰² Det kan här nämnas att dokumentet i alla fall vid sjötransporter utgör ett prima facie bevis vilket inte får motbevisas om det förvärvats av tredje man i god tro (Ramberg, 1983, s.132). Enligt Ramberg m fl (1998, s.59) utgör således ett rent transportdokument ett tillräckligt bevis när skada konstaterats vid utlämningstillfället och att i övriga fall den mest sannolika förklaringen får företräde.

²⁰³ Vad gäller logistikerns ev. ansvar gentemot köparen, gäller troligen detsamma som ovan men med skillnaden att logistikern vid ett direktkrav torde inneha ett kontrollansvar i enlighet med köpavtalet.

²⁰⁴ Jfr Kristiansen, 2001, s.111. Här kan även nämnas att köparen endast vid transporter torde ha en generell rätt till direktkrav resp. en genom tredjemansavtal självständig rätt.

²⁰⁵ Det kan även nämnas att försening enl. NSAB endast torde avse dröjsmål med avlämnandet och inte med påbörjandet såsom vid mervärdestjänster. Här skall dock beaktas att NSAB:s ersättningsklausuler enl. Olsen (jfr not 156, s.49) ev. inte utesluter de förstnämnda påföljderna.

vid särskilda utfästelser varvid kontrollansvaret vid tidslöften i NSAB kan jämföras med det strikta ansvaret vid utfästelser i samband med mervärdestjänster. Härutöver måste emellertid beaktas att endast direkta kostnader ersätts enligt NSAB varvid det dessutom föreligger beloppsbegränsningar. Så även om ansvarsformerna vid skadestånd inte skiljer sig åt i så hög grad kan däremot detta bli fallet avseende skadeståndsbeloppen, vilka dels kan minskas genom alternativa påföljder dels ökas genom att även indirekta förluster ersätts.²⁰⁶

Vilka effekter får då dels antalet olika delåtaganden och ansvarssystem, dels osäkerheten kring gällande rätt beträffande mervärdestjänster i praktiken? För det första minskas förutsebarheten varför det är viktigt att upprätta individuella avtal där ansvaret kan preciseras och utformas efter behov.²⁰⁷ Även om många 3PL/4PL-företag utgör gamla speditorsfirmor där hänvisning till NSAB snarast torde ske reflexmässigt, borde dock avtalet setts över när de började erbjuda nya tjänster, särskilt som det i princip endast rör sig om stora företag. En bekräftelse på att så torde ha skett utgör det faktum att NSAB, troligast p.g.a. påtryckningar från nämnda företag ansågs behöva redigeras även om de motstående intressena, d.v.s. de som vill kvarstå i speditorsbranschen, med tanke på slutresultatet synes ha vunnit.

För det andra påverkas försäkringarna av vilket ansvar och därmed vilken risk som föreligger. Råder härvid oklarhet torde försäkringen baseras på vad som anses gälla. Stämmer däremot inte detta med verkligheten kan det leda till att försäkringen inte täcker alla skador eller att den (och därmed tjänsten) blir onödigt dyr.²⁰⁸ Vad gäller gränsdragningsproblemen torde försäkringsbolagen vara noga med att ersättning utgår från rätt försäkring i den mån de är olika förmånliga för logistikern, vilket därmed även motverkar möjligheten att manipulera ansvaret.

²⁰⁶ Likaså finns det särskilda reklamations- och preskriptionsregler i NSAB (29–30 §§) där t.ex. sen reklamation kan leda till omkastad bevisbörda och där preskriptionstiden både är kortare och delvis räknas på ett annorlunda sätt än i 32-33 §§ KöpL jämte 17-18 §§ KtjL.

²⁰⁷ Således borde ansvaret och dess placering liksom ansvarsövergången och bevisbördans placering preciseras. Likaså borde förpliktelseernas innehåll och påföljderna preciseras (och ev. införas) såsom att logistikern har rätt att fullgöra, när hävning får ske, hur skadeståndet skall beräknas etc. Slutligen skulle logistikern kunna välja att beloppsmässigt begränsa sitt ansvar eller t.ex. göra utfästelser utifrån vad som är bäst ur konkurrens- eller riskfördelnings-synpunkt. Det skulle även kunna tänkas att parterna väljer att införa ett enhetligt ansvar. Jfr även Rosén m fl (2000, s.8) där 35 % av undersökningsobjekten ansåg att det var väldigt viktigt med väldefinierade kontrakt för ett lyckat samarbete.

²⁰⁸ Försäkringsbolagets riskbedömning påverkas ju av om beloppsbegränsningar (och ansvarsundantag) föreligger eller om skadeståndet är obegränsat, liksom om andra påföljder alt. kan inträda. Således borde det vara av betydelse om en tjänst ingår i NSAB eller om den lyder under det som torde utgöra gällande rätt vid mervärdestjänster. Här kan även nämnas att om köparen ansågs inneha en rätt till direktkrav logistikern torde ha ett kontrollansvar i enlighet med köpavtalet varvid samma effekter som ovan kan bli gällande. En ev. fördyrning av mervärdestjänsten får dock vägas mot köparens behov av att kunna vända sig till logistikern av säkerhetsskäl. Med andra ord skulle ev. köparen föredra att betala för den möjligheten.

Vad finns det då för *alternativa lösningar* som skulle kunna minska osäkerheten? En sådan skulle kunna bestå i ytterligare en redigering av NSAB där en paragraf införs som reglerar enbart mervärdestjänsterna. Likt 27 § angående lagringsuppdrag skulle en uppdelning kunna göras för olika fall d.v.s. där transportansvaret fortfarande gäller, där speditören agerar som förmedlare samt för övriga fall där densamme agerar för egen räkning. På så sätt skulle bestämmelserna i det senaste fallet kunna anpassas till mervärdestjänsternas sär egenhet. Med andra ord skulle andra påföljder kunna införas, dröjsmålsbegreppet justeras, ansvarsbegränsningar anpassas etc.

Med en dylik reglering skulle man dock inte komma ifrån att olika delåtaganden innebär olika ansvarssystem samt de gränsdragningsproblem och bevisvårigheter detta medför (såvida det inte införs detaljerade regler därom)²⁰⁹, vilket för oss till frågan om ett enhetligt ansvarssystems varande eller icke varande (se 2.1). Att endast ha ett ansvarssystem skulle onekligen lösa ovannämnda problem samtidigt som nya skulle uppstå. De olika delåtagandena skiljer ju sig starkt åt vad gäller risker och annan karakteristik och frågan blir då på vilken ansvarsgrund ett sådant löfte skulle grundas. Enligt Kristiansen (2001, s.110) torde det vara den centrala tjänsten som lägger grunden för ett enhetligt ansvarssystem, vilket kan jämföras med 2 § 2 st KöpL som stadgar att nämnda lag blir tillämplig endast om köpet (jämfört med tjänsten) utgör den övervägande delen (se 2.2.1). Finns det då någon central eller övervägande tjänst vid ett 4PL-uppdrag? Förvisso intar transporttjänsten, av olika anledningar en central roll i NSAB, men vid ett 4PL-uppdrag kan det vara svårt att utpeka en tjänst som den centrala då uppdraget snarast går ut på att samordna olika tjänster.²¹⁰ Det blir således snarare en fråga om att skapa nya regler för ett nytt koncept där ansvaret bör utformas på ett sätt som är lämpligast utifrån alla parter och alla tjänster som skall ingå (jfr. delvis med PaketreseL). Det är sålunda med spänning jag ser fram emot Heidbrinks avhandling.

²⁰⁹ Däremot kvarstår motståndet från de som endast önskar erbjuda traditionella speditionstjänster.

²¹⁰ Hade vidare transporten ansetts utgöra den centrala tjänsten, vilket snarast är fallet i NSAB, skulle samma problem kvarstå i form av oanpassade ansvarsbegränsningar, skadestånd som enda påföljd etc. vilket delvis, som ovan nämnts (se 4.1) utgör anledningen till att NSAB inte kan anses bli tillämplig på mervärdestjänsterna.

Litteraturförteckning

Litteratur

- Abrahamsson, H. & Sandahl, F. (1996): "Internationella transporter och spedition", Liber Ekonomi.
- Adlercreutz, A. (1996): "Avtalsrätt II", fjärde upplagan, Studentlitteratur.
- (2000): "Avtalsrätt I", elfte upplagan, Studentlitteratur.
- Arnholm, C.J. (1974): "Laerebok I Avtalerett", andra upplagan, Forlagt av Johan Grundt Tanum.
- Bengtsson, B. (1976): "Särskilda avtalstyper I", andra upplagan, P A Norstedt & Söners förlag.
- Bernitz, U. (1994): "Privaträtt – en översikt", 4 kap Norstedts juridiska handbok, femtonde upplagan, CE Fritzes AB.
- (1994): "Avtalsrätt", 5 kap Norstedts juridiska handbok, femtonde upplagan, CE Fritzes AB.
 - (2000): "Standardavtalsrätt", upplaga 6:3, Marknadsrättsförlaget AB och Norstedts Juridik AB.
- Bruzelius, L. & Skärvad, P. (1995): "Integrerad organisationslära", Studentlitteratur.
- Ekelund, P. (1991): "NSAB Nordisk Speditörforbunds Almindelige Bestemmelser med kommentar", Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Fahlbeck, R. (1981): "Praktisk arbetsrätt", Liber Läromedel.
- Grönfors, K. (1968): "Successiva transporter", Stockholm PA Norstedt & Söners Förlag.
- (1974): "Tidsfaktorn vid transportavtal", Akademiförlaget.
 - (1984): "Inledning till transporträtten", PA Nordstedt & Söners förlag.
 - (1986): "Fraktavtalet under etthundra år", Esselte studium (Akademiförlaget), Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter 66.
 - (1989): "Tolkning av fraktavtal", Esselte studium (Akademiförlaget), Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter 67.

- (1993): "Avtalsgrundande rättsfakta", Nerenius & Santérius Förlag AB.
- Hellner, J. (1990): "Lagstiftning inom förmögenhetsrätten: praktik, teori och teknik", Juristförlaget.
- (1996): "Speciell avtalsrätt II kontraktsrätt", 1 häftet. Särskilda avtal", tredje upplagan, Juristförlaget.
- (1996): "Speciell avtalsrätt II kontraktsrätt", 2 häftet. Allmänna ämnen", tredje upplagan, Juristförlaget.
- Håstad, T. (1994): "Andra särskilda avtal", 9 kap. Norstedts juridiska handbok, femtonde upplagan, CE Fritzes AB.
- (1996): "Den nya köprätten", tredje upplagan, Iustus Förlag.
- Kristiansen Nyhus, C. (2001): "Speditørens lagerserviceavtaler - en utvidelse av den tradisjonelle speditørrollen", Sjørettsfondet, Marius nr 277.
- Krüger, K. (1999): "Norsk kjøpsrett", fjärde upplagan, Alma Mater Forlag AS.
- Lehrberg, B. (1998): "Avtalstolkning", andra upplagan, Norstedts Juridik.
- Olsen, L. (1986): "Ersättningsklausuler – vite och andra avtalade ersättningar vid kontraktsbrott", Nerenius & Santérius Förlag.
- Ottesen, F. (2000): "NSAB § 27: speditørens ansvar for lagerhold", Sjørettsfondet, Marius nr 266.
- Paulsson, U. (1994): "Tjänsteutveckling i stora speditörsföretag", Företagsekonomiska institutionen Ekonomihögskolan vid Lunds Universitet.
- Paulsson, U., Nilsson, C-H. & Tryggestad, K. (2000): "Flödesekonomi - Supply Chain Management", Studentlitteratur.
- Pruth, M. & Rosén, P. (2000): "Effektiv samordning av varuflöden", KFB-rapport 2000:9, Fritzes Offentliga Publikationer.
- Ramberg, J. (1983): "Spedition och fraktavtal", PA Norstedts & Söners förlag.
- (1993): "Köparavtal samt transportavtal och andra anslutande avtal", Förlags AB Industrilitteratur.

Ramberg, J. & Herre, J. (1995): "Köplagen", Fritzes Förlag AB.

- (2001): "Internationella köplagen (CISG), en kommentar", Norstedts Juridik AB.

Ramberg, J. & Nilsen, T. (1998): "Kommentar till Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser NSAB 2000", Nordiskt Speditörsförbund.

Ramberg, J. & Hultmark, C. (2000): "Allmän avtalsrätt", femte upplagan, Norstedts Juridik AB.

Rodhe, K. (1986): "Lärobok i obligationsrätt", sjätte upplagan, Norstedts Förlag AB.

Schlechtriem, P. (1998): "Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)", second edition, Oxford University Press Inc.

Steneby, J. (1981): "Reseavtalet", Esselte studium (Akademiförlaget), Sjurättsföreningen i Göteborg skrifter 60.

Stöht, G. (2001): "Logistikens rättsliga omvärld", Göran Stöht.

Tiberg, H. & Dotevall, R. (1994): "Mellanmansrätt", åttonde upplagan, CE Fritzes AB.

Tarkowski, J., Ireståhl, B. & Lumsden, K. (1995): "Transportlogistik", Studentlitteratur.

Zackariasson, L. (1999): "Direktkrav om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär", Iustus Förlag.

Elektroniska källor

www.maersk-logistics.com

www.tnt.com

[www.wilsonlog.com/Files/Logistics%20serces%20\(int\).qxd.pdf](http://www.wilsonlog.com/Files/Logistics%20serces%20(int).qxd.pdf)

www.juridicum.su.se/jurweb/Forskning/index.htm - Stockolms universitets hemsida för forskning om civilrätt och Jakob Heidbrinks projektbeskrivning.

www.infoweb.unit.liu.se/eki/logistik/forskning/tpl/tpl-begrepp - Linköpings universitets hemsida för forskning om 3PL.

www.nnab.se/pdf/kand_utv.pdf - Fredrik Nygren, Björn Selander, Kristian

Wallin, 2001, Logistiska allianser - motiv och utveckling, Internationella handelshögskolan i Jönköping.

www.usco.com/pdf/usco_KN_JOC_Reprint_4PL_062402.pdf - Armbruster, W., "4PL", JOC Week, june 24-30 2002.

www.wl.elbolaget.com/Contents/serach.asp - Walters lexikons webbordböcker: Svensk synonymordbok.

Artiklar

Grönfors, K., "Om talan direkt mot undertransportör", SvJt 1975 s.513

Grönfors, K., "Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten", SvJt 1988 s.181

Grönfors, K., "Spedition och multimodala transporter", Festskrift till Carsten Smith, 2002 s.345

Sandhal, F., "Vad menas med logistik?", Speditören nr 3 (6/1995), s.20

Förarbeten

Prop. 1974:29 Ändringar i lagen om kommission, handelsagentur och handelsresande

Prop. 1984/85:110 Konsumenttjänstlag

Prop. 1986/87:128 Internationella köp

Prop. 1988/89:76 Ny köplag

Prop. 1989/90:89 Ny konsumentköplag

Prop. 1992/93:95 Lag om paketresor

SOU 1979:36 Konsumenttjänstlag

Rättsfall

NJA 1956 s.209

NJA 1971 s.58

NJA 1982 s.244

NJA 1986 s.712

AD 1982 nr. 143

Övriga källor

Nationalencyklopedin, band 16, 1995