



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Martina Borgström

Skyldigheter och ansvar enligt
engelsk rätt i relation till säkra
hamnar

JURM02 Examensarbete

Examensarbete på juristprogrammet
30 högskolepoäng

Handledare: Olena Bokareva

Termin för examen: Period 1 VT2017

Innehåll

Summary	4
Sammanfattning	5
Förord	6
Förkortningar.....	7
1. Inledning.....	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Avgränsningar.....	10
1.4 Metod och material.....	10
1.5 Terminologi	12
1.6 Disposition	13
2. Om sjöbefraktning.....	14
2.1 Allmänt om sjöbefraktning.....	14
2.2 Fartygsägare, befraktare och fartygskapten	14
2.3 Olika befraktningsformer: tidsbefraktning, resebefraktning och skeppslega	16
2.4 Befraktnings- och transportdokument	17
2.4.1 Certeparti.....	17
2.4.2 Standardavtal för certeparti.....	19
2.4.3 Konossement	20
2.4.4 När både certeparti och konossement används	22
2.5 Haag-Visby-, Hamburg- och Rotterdamreglerna.....	23
3. Resebefraktning.....	26
3.1 Allmänt om resebefraktning	26
3.2 Resebefraktningsens faser	26
3.2.1 Förberedande resa	27
3.2.2 Lastning av gods.....	28
3.2.3 Sjötransporten av godset.....	28
3.2.4 Lossning av gods	29
3.3 Liggetid	29
3.3.1 Fastställande av liggetid.....	30

3.3.2 Liggetidens start och avslut.....	30
3.3.3 Uppehåll i och undantag till liggetiden	33
3.4 Resebefraktningens avslut	34
3.5 Demurrage och skadestånd på grund av försening.....	35
4. Säker hamn	37
4.1 Definition av säker hamn	37
4.1.1 Faktorer som kan göra hamn osäker.....	37
4.1.2 Flera samtidigt rådande omständigheter	38
4.1.3 Temporära hinder	39
4.2 Skyldigheten att ange en säker hamn	40
4.3 Underförstådd skyldighet att ange en säker hamn	41
5. När angiven hamn blir osäker	44
5.1 Sekundärt ansvar att ange en ny hamn	44
5.2 Närklausulen	46
5.2.1 Allmänt om närklausulen	46
5.2.2 Temporära hinder och skälig tid.....	47
5.2.2.1 <i>SS Knutsford</i>	48
5.2.2.2. <i>Metcalf v. Britannia Ironworks</i>	50
5.2.2.3 <i>The Athamas</i>	50
5.2.2.4 <i>Parker v. Winslow</i>	51
6. Sammanfattande analys och slutsatser.....	53
6.1 Befraktarens eventuella skyldighet att ange en säker hamn	53
6.2 Befraktarens eventuellt sekundära skyldighet att ange en ny, säker hamn.....	55
6.3 Närklausulens rekvisit och tolkning av domstolar	57
6.4 Slutsats.....	59
Käll- och litteraturförteckning	61
Rättsfallsförteckning	65

Summary

Carriage of goods by sea occurs all over the globe and constitutes a large part of the world trade. In the case of voyage charters, the shipowner undertakes transport of goods via one or more specific voyages. A prerequisite for these journeys to be carried out and for the goods to be loaded and unloaded is that the ship can reach the nominated port safely.

This essay deals with the relationship between the shipowner and the charterer regarding the obligation to nominate safe ports, an eventual obligation to nominate a new port if the nominated one becomes unsafe, and a clause which the parties can incorporate into the charterparty to avoid argument concerning who has the right to take the ship where. The presentation is based on English law due to English law having strong influence in this area.

Whether a port is safe or not can depend on a variety of factors including both physical obstructions and political situations. Some well-used standard agreements have clauses that impose a responsibility on the charterer to only order the vessel to safe ports. If such an obligation is inserted into the charterparty, then it of course exists. If such an obligation is not incorporated, the responsibility for investigating the port's safety will instead fall on the shipowner, who is consequently deemed to have accepted the nominated port's safety or the risk that it is not. However, there are situations where the legal position is more unclear, especially when the charterparty has a nominated demarcated geographical location, leaving the port specification to a later date. Whomever carries the risk if the port is unsafe in such situations is not yet settled by court.

If a port is unsafe, there is no obligation for the shipowner to enter it with the vessel. However, in case of voyage charters, the legal position is unclear on the question if the charterer has a secondary obligation to nominate a new port. The few and vague statements made by the court indicate that the court does not want to impose such a secondary obligation on the charterer.

If the port becomes unsafe after it has been nominated, an interesting situation arises if there is no secondary obligation for the charterer to nominate a new port. To avoid such uncertainty, a so-called near clause can be incorporated into the charterparty. This clause gives the shipowner the right to, if certain circumstances prevail, take the vessel to a reasonable and nearby port.

Sammanfattning

Godsfrakt till sjöss sker över hela världen och utgör en stor del av världshandeln. Vid resebefraktning tar fartygsägaren på sig att på uppdrag av befraktaren transportera gods vissa specifika resor. En förutsättning för att dessa resor ska kunna genomföras och att godset ska kunna lastas och lossas är att fartyget har en möjlighet att på ett säkert sätt nå de hamnar som är angivna som destinationer.

Den här uppsatsen behandlar förhållandet mellan fartygsägaren och befraktaren när det gäller skyldigheten att ange säkra hamnar som destination, eventuell skyldighet att ange en ny hamn om ursprungshamnen blir osäker, samt en klausul som kan införas för att undvika situationer där det är oklart vem som har rätt att ta fartyget vart. På grund av den engelska rättens influenser på området görs framställningen med utgångspunkt i engelsk rätt.

Huruvida en hamn är säker eller ej kan bero på en mängd olika faktorer, såväl fysiska hinder som politiskt läge. I vissa på området väl använda standardavtal finns det klausuler som ålägger befraktaren ett ansvar att endast beordra fartyget till en säker hamn. Är en sådan skyldighet införd i certepartiet föreligger givetvis ett sådant ansvar. Är en sådan skyldighet ej uttryckligen inskriven faller som huvudregel ansvaret för att undersöka hamnens säkerhet istället på fartygsägaren, som anses ha accepterat att den angivna hamnen är säker eller risken att den inte är det. Det finns dock fall där rättsläget är mer oklart, främst när ett avgränsat geografiskt område har angetts i certepartiet och lämnat specificerandet av hamn till ett senare tillfälle. Vem som då bär risken för att hamnen är osäker är ännu inte avgjort av domstol.

Är en hamn osäker föreligger det ingen skyldighet för fartygsägaren att gå in i den med fartyget. Vid resebefraktning är rättsläget dock oklart i frågan om befraktaren har ett sekundärt ansvar att ange en ny hamn. Av de få och vaga uttalanden som gjorts av domstol pekar det mesta på att domstolen inte vill läsa in ett sådant sekundärt ansvar för befraktaren.

Blir hamnen osäker efter att den har angetts blir en intressant fråga vad som gäller om inget sekundärt ansvar för befraktaren att ange en ny hamn finns. För att undvika dessa situationer kan en så kallad närklausul tas in, som när vissa rekvisit är uppfyllda ger fartygsägaren rätt att ta fartyget till en rimlig och närliggande hamn.

Förord

Nu var det (äntligen) min tur att lägga livet som juriststudent bakom mig. Mina 7 år i Lund har bjudit på allt mellan himmel och jord och är svåra att sammanfatta. Jag har stött på ändlöst många människor som har förgyllt min vardag och alla kan tyvärr inte nämnas här.

Först och främst vill jag tacka min familj som alltid stöttat mig oavsett vad det har handlat om. Ni har alltid funnits där med gränslös kärlek och backning både på topparna och i dalarna.

Jag vill även rikta ett stort tack till min handledare Olena Bokareva som under de senaste 20 veckorna på bästa möjliga sätt hjälpt mig med goda råd och värdefulla åsikter. Under uppsatsprocessen har du flertal gånger hjälpt mig att styra arbetet i rätt riktning.

Ett stort tack riktas även till de som har hjälpt mig med att korrekturläsa denna framställning. Det är lätt att bli blind för sina egna misstag och det är då ovärderligt att få nya, friska ögon som granskar texten.

Slutligen tackar jag Juridiska Föreningen som har varit likt ett andra hem under åren. Där hade jag också den fantastiska äran att träffa den personen som kanske enskilt mest har präglat mitt Lundaliv – Maja Nilsson. Utan dig hade jag kanske pluggat mer, men haft ett oändligt mycket tristare liv. En annan person som ligger mig väldigt varmt om hjärtat är Sanja Gojkovic. Även om du ibland svänger dig med ord som jag absolut inte förstår har du varit en person jag kan vända mig till i vått och torrt. Maja och Sanja – tack. Och glöm aldrig 14 mars 2015.

Lund, maj 2017

Martina Borgström

Förkortningar

BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
et al.	Et alia, betyder ”med andra”
etc.	Et cetera, betyder ”och det övriga”
f.	Följande sida
ff.	Följande sidor
f.i.o.	Free In and Out
FN	Förenta Nationerna
NYPE	New York Produce Exchange Form
SDR	Special Drawing Rights
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Cirka 90 % av världshandeln sker idag till sjöss. Detta, tillsammans med att det är ett relativt miljövänligt fraktalternativ, visar på att sjöbefraktning är ett betydelsefullt tillvägagångssätt för godsfrakt.¹ Lasten som transporteras är extremt varierad, och kan bland annat bestå av säd, olja, socker, industri-material, kemikalier med mera, och de inblandade parterna kan välja att genomföra befraktningen på en mängd olika sätt. En för uppsatsen viktig initial indelning ska göras mellan när fartyg går i linjetrafik och när det går i trampfart. Vid linjetrafik går fartyg reguljära och fasta rutter mellan vissa förutbestämda hamnar. I trampfart har inte fartyget en särskild fraktlinje eller tidtabell det följer utan tar löpande de uppdrag och last som uppkommer. Där görs även en indelning mellan när fartyget hyrs för en tidsperiod, tidsbefraktning, eller för en eller flera specifika resor, resebefraktning. Det är resebefraktning denna uppsats kommer att fokusera på.

Engelsk rätt har kommit att få en betydande ställning inom sjöbefraktning. Standardavtalen på området är oftast utformade på engelska med engelsk rätt i åtanke. Den är även vanligast förekommande vid skiljeförfaranden, som majoriteten av tvister på området går till.²

Vid resebefraktning utgörs avtalet mellan parterna ofta av ett certeparti, som förenklat är ett avtal för användning av fartyget. Certepartiet omfattas inte av de tvingande bestämmelserna i Haag-Visbyreglerna. Vid utarbetandet av certepartiet råder det istället som huvudregel avtalsfrihet mellan parterna, och det slutliga avtalets utseende där parternas skyldigheter och rättigheter framgår kommer således till stor del bero på deras särskilda behov i den specifika befraktningen och vad de gemensamt kommit överens om.

I takt med att mängden internationellt transporterat gods och fartygsstorlekar ökar, ställs allt högre krav på världens hamnar. En grundläggande förutsättning för att resebefraktningen ska kunna genomföras är att fartyget kan gå in i de hamnar som är avtalade, att de är säkra. Det finns en stor variation av faktorer som kan påverka en hamns säkerhet, allt från naturfenomen till politiska omständigheter.

När skada uppstår på grund av att en hamn är osäker är det inte en skada åsamkad av befraktarens hantering av fartyget, vid exempelvis lastning och lossning, utan skada orsakad av att en order given av befraktaren har följts.³ Frågan blir då vem som bär ansvaret för att fartyget har tagits till en hamn som är osäker – befraktaren som gav ordern, eller fartygsägaren som generellt har kontrollen över sitt fartyg och dess besättning.

¹ International Chamber of Shipping, 2017.

² Gaunt, 2016, s. 149 ff.

³ Ramberg, 1967, s. 16.

Oavsett om en hamn är säker när den anges kan omständigheter tillkomma som gör att sådan status ändras under sjöfärdens gång. Rättsläget är i dessa fall oklart gällande huruvida befraktaren då har en sekundär skyldighet att ange en ny, säker hamn. Parterna kan dock vid ingåendet av certepartiet täcka upp mot sådan risk genom att någon form av klausul gällande en sekundär skyldighet tas in, eller att fartygsägaren får rätt att vidta åtgärder. I dessa fall har den så kallade närklausulen haft en betydande roll, med rättspraxis som sträcker sig tillbaka till 1800-talet.

1.2 Syfte och frågeställningar

Det ligger i båda parternas intresse att veta vilket ansvar som åligger befraktaren respektive fartygsägaren då det kan finnas stora ekonomiska risker inblandade. Därför kommer huvudsyftet med denna uppsats vara att reda ut vilket ansvar befraktaren har gentemot fartygsägaren i frågan om att ange säkra hamnar. För att kunna göra detta förklaras inledningsvis vissa av sjöbefraktningens grundläggande egenskaper för att sedan närmare beskriva resebefraktning.

Befraktarens ansvar i denna fråga kommer att analyseras både i de fall där skyldigheten att endast ange säkra destinationshamnar är angiven i certepartiet och i de fall där den inte är det, och då om en sådan skyldighet kan anses vara underförstådd. Det är möjligt att en säker hamn av någon anledning blir osäker efter att den angetts som destination. Ytterligare en frågeställning i denna uppsats blir därför huruvida det kan sägas föreligga en sekundär skyldighet för befraktaren att nominera en ny, säker hamn om detta sker.

En välanvänd klausul som har till syfte att motverka osäkerheten som kan uppstå när den av befraktaren angivna hamnen blir osäker är närklausulen. Den ger fartygsägaren rätt att styra om till en alternativ hamn och förklara resan avslutad. Den kommer därför att undersökas närmare och särskilt vilka rekvisit som ska vara uppfyllda för att den ska kunna åberopas. För att undersöka dessa kommer en undersökning av fyra rättsfall att göras för att se hur rekvisiten har tolkats av domstol.

Sjöbefraktning är ett internationellt rättsområde, dock har engelsk rätt fått en särställning, särskilt då många certepartier anger engelsk rätt som tillämplig rätt och att eventuell framtida tvist ska avgöras av skiljedomstol med säte i England. Därför kommer denna uppsats att behandla frågeställningarna utifrån engelsk rätt jämte parternas certeparti, där etablerade standardavtal utgör en utgångspunkt.

Sammanfattningsvis ser frågeställningarna för denna uppsats ut på följande sätt:

1. Vilken skyldighet har befraktaren gentemot fartygsägaren att vid resebefraktning endast nominera en säker hamn som destination,

- både när skyldigheten har angetts i certepartiet och när den inte har angetts?
2. I de fall en hamn blir osäker efter den har angetts som destination, föreligger det då en sekundär skyldighet för befraktaren att nominera en ny, säker hamn?
 3. Vilka rekvisit ska vara uppfyllda för att fartygsägaren ska få åberopa närklausulen och hur har dessa tolkats av domstol?

1.3 Avgränsningar

Sjöbefraktning är ett stort rättsområde som involverar många rättsfrågor och aspekter, både på internationell och nationell nivå. Som nämnts är engelsk rätt utgångspunkt i uppsatsen då den starkt influerar den internationella sjörätten i stort. Den har kommit att få en betydande ställning, möjligen då England historiskt och i nutid är en framstående sjöfartsnation med på området internationellt erkänt kompetenta domare. Sådana domstolsavgöranden har stort inflytande på världens common law-jurisdiktioner men ger också vägledning för domstolar i länder från andra rättsfamiljer. Standardavtalen på området är oftast skrivna på engelska med engelsk rätt som utgångspunkt, och klausulerna har fått sin betydelse genom hur de tolkats av engelsk domstol. Slutligen ska det även påpekas att certepartierna ofta anger engelsk rätt som gällande rätt och att eventuella tvister ska gå till skiljedomstol med säte i England. Internationella konventioner på området och deras betydelse kommer dock kort att redogöras för.

Olika former av befraktning kommer att förklaras översiktligt i kapitel 2, dock kommer frågeställningen på grund av utrymmesskäl att behandlas med utgångspunkt i resebefraktning, även om vissa jämförelser med andra befraktningsformer stundtals görs. Fokus i uppsatsen kommer att ligga på avtalsförhållandet mellan befraktaren och fartygsägaren.

1.4 Metod och material

För att uppnå uppsatsens syfte har den rättsdogmatiska metoden valts. Att detta metodval görs beror på rättsdogmatikens uppgift, vilket enligt Kleineman är att hitta lösningen på ett juridiskt problem genom att applicera en rättsregel på densamma.⁴ Utgångspunkten för detta är principerna för användning av de allmänt accepterade rättskällorna. Med denna metod söks svar på den rättsliga frågan i lagstiftning, praxis, lagförarbeten och den rättsdogmatiskt orienterade litteraturen, till exempel uppsatser och juridiska monografier.⁵ Källorna analyseras för att nå ett slutresultat som får antas spegla innehållet i gällande rätt och för att få insikt i hur rättsregeln ska uppfattas i ett visst sammanhang.⁶

⁴ Kleineman, 2013, s. 21.

⁵ Kleineman, 2013, s. 21.

⁶ Kleineman, 2013, s. 26.

För att uppfylla denna metod har vägledning sökts i erkända rättskällor. Då engelsk rätt med sin common law har valts som utgångspunkt är det främst case law som reglerar området, vilket innebär att rättspraxis kommer vara den huvudsakliga rättskällan. Mycket av inhämtat material, och främst rättsfallen, har några år på nacken och kan sträcka sig tillbaka till 1800-talet. Detta har inte ansetts vara några problem i de fall det inte tillkommit senare rättsfall med motstridigt bildande av case law.

Merparten certeparti innehåller skiljeklausuler.⁷ Skiljedomar görs inte alltid offentliga, vilket leder till en begränsad prejudikatbildning. Detta kan anses vara ett större problem i common law-länder som England där rättssystemet i högre utsträckning vilar på praxis än lagstiftning. Därför har England valt att tillåta att rättsfrågor i skiljedomar överklagas till domstol, såvida parterna inte väljer att avtala bort den rätten,⁸ vilket gör att det trots detta finns utbredd case law på området. Det går dock inte att svara på frågan om huruvida rättsläget hade befunnit sig i ett annat läge om alla relevanta skiljedomar hade gjorts offentliga.

Det finns en mängd doktrin på området, vilken fyller en viktig uppgift i sin ställning som allmänt accepterad rättskälla. Doktrin får anses ha en viktig uppgift i att påvisa rättsläget men också att kritisera det som framkommit och påverkar således den framtida rättsutvecklingen.⁹ Litteratur som främst har haft betydelse i denna framställning är bland annat den utförliga avhandlingen av Cooke et al. från 2014, som varit grundläggande för uppsatsens utformande. Den är tämligen unik då en samling på området framstående författare gått samman och utarbetat en utförlig framställning koncentrerad på resebefraktning. Litteratur av Gorton, Ihre & Sandevärn har även haft en betydande roll, inte minst för att bidra med svensk översättning av engelska termer.

Sjöbefraktning är ett högst internationellt område men saknar i många aspekter internationella bestämmelser som reglerar det. De konventioner som finns, där Haag-Visbyreglerna särskilt kan nämnas, reglerar i sin tur endast en avgränsad del. Istället är det principen om avtalsfrihet som dominerar. Parterna har som utgångspunkt samma förhandlingsstyrka och då även lika möjlighet att tillgodose sina intressen i avtalet. Vid utformandet av ett befraktningsavtal utgår parterna i de flesta fall från ett standardavtal, vilket det på området existerar ett flertal. När exempel i denna uppsats tas på utformning av klausuler är det främst tagit ur standardavtalet Gencon 94, som är det standardavtal inom resebefraktning av torrlast som vanligen används.

Slutligen ska tillvägagångssättet för referenser påpekas. I käll-, litteratur- och rättsfallsförteckningen anges det inom hakparenteser hur varje källa kommer att refereras till i de löpande fotnoterna.

⁷ Tiberg, 2013, s. 6.

⁸ Arbitration Act 1996, section 69.

⁹ Kleineman, 2013, s. 35.

1.5 Terminologi

Då engelsk rätt utgör utgångspunkt i denna uppsats är den absolut övervägande delen av inhämtat material, och samtliga rättsfall, på engelska. I de fall citat har inhämtats från rättsfall är dessa ej översatta till svenska då sådan översättning i regel inte behöver göras.¹⁰ Engelska termer och uttryck har så långt som det är möjligt översatts till svenska, vägledning har då hämtats i svensk doktrin. För de termer som anses vara av större vikt har den engelska termen uttryckts i en fotnot. Jag har dock stött på vissa uttryck där jag inte kunnat hitta lämplig svensk översättning utan att begreppet förlorar sin exakta innebörd, varpå jag har valt att behålla uttrycket på engelska.

I uppsatsen används genomgående begreppet fartyg. Det används som ett generellt begrepp och utgår inte från en definition som hämtats från lagstiftning. Detta då definitionen varierar världen över, men också för att det inte ses en anledning att i denna uppsats särskilja till exempel skepp och båt. Jag har valt att benämna den part som har åtagit sig att genomföra transporten eller ställt fartyg till förfogande för fartygsägaren, eller ägaren, istället för den svenska sjölagens bortfraktare. Detta då benämningen för den till vilken transportlöfte är avgivet benämns som befraktare, och en förväxling mellan dessa två begrepp försöks på så vis undvikas. Den som ombesörjer transporten, transportören, är inte nödvändigtvis fartygsägaren. Det förekommer att ett fartyg chartras och sedan hyrs ut i andra hand till en andra befraktare.¹¹ I denna uppsats kommer dock endast fartygsägare att användas och ingen skillnad görs om det inte är nödvändigt. När ”hamn” skrivs innefattas även förtöjningsplatser inom hamnen. I de fall det görs skillnad kommer detta att påpekas.

I de rättsfall som det redogörs för i denna framställning hänvisas det i många fall till *House of Lords*. House of Lords bytte år 2009 namn till *Supreme Court of the United Kingdom*. Majoriteten av rättsfallen härstammar dock från innan 2009, och den äldre benämningen kommer då att användas.

I framställningen används två olika stavningar på den engelska översättningen av certeparti, nämligen *charterparty* och *charter party*. Detta då det har valts att ha kvar termen i den form som används i materialet det hämtats från. Det är ingen skillnad på betydelsen i de fall det skrivs som ett ord och de fall där det särskrivs.

¹⁰ Trolle Önnerfors & Wenander, 2016, s. 51.

¹¹ Tiberg, 2013, s. 8.

1.6 Disposition

I nästföljande kapitel, kapitel 2, förklaras några för sjöbefraktningen grundläggande begrepp. Olika befraktningsformer förklaras samt de dominerande befraktnings- och transportdokumenten – certeparti och konossement. I kapitel 2 redogörs det även för de vanligaste standardavtalen för certeparti och översiktligt för de internationella konventioner som är relevanta för framställningen och hur de har utvecklats genom åren.

Efter det följer kapitel 3, i vilket det redogörs för resebefraktningens faser och viktiga aspekter i den befraktningsformen, såsom exempelvis liggetid och demurrage.

I kapitel 4 undersöks befraktarens skyldighet att nominera en säker hamn i olika situationer, både explicit och implicit. Det redogörs även för vad definitionen av en säker hamn är och vilka faktorer som kan påverka säkerheten.

Kapitel 5 behandlar situationen där den angivna hamnen blir osäker efter att den har angetts av befraktaren. Det undersöks huruvida befraktaren har en sekundär skyldighet att beordra fartyget till en ny, säker hamn, och det tas en närmare titt på närklausulen.

Det analyseras löpande genom framställningen, men i kapitel 6 görs en sista sammanfattning och analys av det som framkommit under framställningen och frågeställningen besvaras.

2. Om sjöbefraktning

I detta kapitel förklaras vissa begrepp som är grundläggande för sjöbefraktning. Det redogörs för parterna, fartygsägare och befraktare, samt för fartygskaptenens ställning. Inom sjöbefraktning finns det ett par huvudtyper av befraktning, vilka kommer att gå igenom. Efter det förklaras certeparti och konossement, två för sjöbefraktning viktiga dokument, och slutligen redogörs det översiktligt för vissa internationella konventioner som anses vara av vikt.

2.1 Allmänt om sjöbefraktning

Sjöbefraktning innebär att en fartygsägare på något vis ställer sitt fartyg till annans, befraktarens, förfogande. Det råder avtalsfrihet mellan parterna vilket leder till att det slutliga avtalet sällan är detsamma i två olika befraktningssituationer. Parterna har olika intressen de förhandlar om för att tillgodose och förutom de naturligt skilda intressena, till exempel de ekonomiska, influerar även faktorer som lastens karaktär avtalet. Olika laster ställer olika krav på transporten och det är därför vanligen stor skillnad på exempelvis fartyg som agerar på tank-, torr- eller kylmarknaden.¹² Det vanligaste är att parterna utgår från ett standardavtal. Vilket som används beror på både hur fartyget chartras av befraktaren men också på vilken last som ska transporteras.

2.2 Fartygsägare, befraktare och fartygskapten

Parterna till ett avtal om sjöbefraktning är dels den som vill ha befraktningen utförd, befraktaren, dels den som äger fartyget, fartygsägaren. Det finns fler avtalsförhållanden vid sjöbefraktning än det mellan befraktaren och fartygsägaren, till exempel förhandlar parterna vanligtvis genom ombud.¹³ I och med detta är det av största vikt att dessa aktörers befogenheter klargörs, särskilt då det avgör vilka som har rätten att stämma eller kan bli stämnda som kontraktspart. Det faktum att personen är ett ombud är i sig inte tillräckligt för att begränsa dennes ansvar enligt kontraktet.¹⁴ Detta då det inte finns något som uttryckligen hindrar att någon agerar ombud samtidigt som denne är avtalspart.¹⁵ Frågan om agenten endast är att anses vara ombud eller även avtalspart beror på befraktningsavtalet i helhet. Agerar denne enbart som ombud ska det tydligt framgå att personen i fråga endast agerar representativt. Detta kan göras genom att ombudet signerar kontraktet med ”som ombud”, ”som endast ombud”, ”på uppdrag av” eller liknande. Det är av största vikt att detta görs även i fall där befraktaren eller ägaren tydligt är skriven som avtalspart då

¹² Girvin, 2011, s. 3.

¹³ Chorley et al., 1987, s. 174.

¹⁴ *The Santa Carina*, 1977.

¹⁵ *Basma v. Weeks*, 1950.

det inte finns något som hindrar dem båda från att vara avtalsparter.¹⁶ Anges ”som ombud” utan att det anges vem denne agerar för riskerar denne att själv bli ansvarig som huvudman.¹⁷

Vid sjöbefraktning spelar fartygskaptenen en central roll. I standardavtalet NYPE 2015 är denna *employment clause* utformad på följande vis:

[...] the Master shall perform the voyages with due despatch and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.¹⁸

NYPE 2015 är dock ett standardavtal för tidsbefraktning, och det kan finnas vissa skillnader i fartygskaptенens ställning beroende på om denne agerar i en situation med tidsbefraktning, resebefraktning eller skeppslega.¹⁹ Vid skeppslega är kaptенens ställning relativt klargjord, denne står då helt under befraktarens ledning.²⁰ Större oklarheter kan dock föreligga i de andra två formerna. Vid tidsbefraktning hänvisas det till NYPE 2015 ovan, där order kommer från befraktaren. Dock står kaptenen fortfarande under ägarens ledning och får sina befogenheter därifrån. Anställningens ram och order i arbetet kommer således från två olika parter. Han eller hon är anställd av fartygsägaren och förväntas tillgodose dennes intresse, men är samtidigt förpliktad att följa befraktarens order och assistera denne under vissa skeden under befraktningen. På detta vis har fartygskaptenen en tvetydig ställning och det kan skapa svårigheter när ägarens och befraktarens intressen står i strid med varandra. Vid resebefraktning är det dock inte frågan om att ställa fartyget till förfogande i samma utsträckning och tidsfaktorn är inte heller av lika stor vikt då hyra inte beräknas för tidsperioden utan för resan. På så vis fokuserar sådan befraktning mer på lasten än fartyget, vilket vanligen också syns i fartygskaptенens roll där denne inte i lika stor utsträckning hamnar under befraktarens ledning.²¹ I båda fallen är dock fartygskaptenen anställd av fartygsägaren och det är även ägaren som har makten att entlediga kaptenen.²²

Förutom dessa skillnader finns det visst ansvar hos fartygskaptenen som normalt sett föreligger i alla tre situationer. Fartygskaptenen har det övergripande ansvaret ombord och är ansvarig för att organisera arbetet så att fartyget är sjövärdigt när resan inleds, förblir så under resans gång samt

¹⁶ Cooke et al., 2014, s. 53 ff.

¹⁷ Ihre, 2016, s. 13.

¹⁸ NYPE 2015, klausul 8(a).

¹⁹ Dessa tre begrepp förklaras i kapitel 2.3.

²⁰ Cartner, Fiske & Leiter, 2009, s. 137.

²¹ Cartner, Fiske & Leiter, 2009, s. 141 ff.

²² Cartner, Fiske & Leiter, 2009, s. 131.

att det framförs enligt gott sjömanskap.²³ När detta görs finns det en rad faktorer som sätter ramarna för arbetet. Det är möjligt att mer än ett lands rättssystem kan vara tillämpligt, såväl som internationella konventioner och det kan även vara nödvändigt att undersöka både civilrättsliga och offentligrättsliga regleringar. Utöver det styrs han eller hon av sitt anställningskontrakt och instruktionerna för resan. Det är dock kaptenens ansvar att se till att inte rättsliga regleringar överträds när instruktioner följs.²⁴

2.3 Olika befraktningsformer: tidsbefraktning, resebefraktning och skeppslega

När en fartygsägare genom befraktningsavtal tar på sig att på något vis ställa sitt fartyg till förfogande ingås ett avtal om detta med befraktaren. Detta avtal kan dock anta olika former beroende på till exempel vilket sätt godset ska fraktas, kvantitet och även godsets naturliga egenskaper.²⁵ Huvudtyperna av befraktning utanför linjetrafik är resebefraktning och tidsbefraktning, samt enligt vissa även skeppslega.²⁶ Resebefraktning innebär att fartygsägaren åtar sig att frakta godset en förutbestämd resa eller ett visst antal resor. Befraktarens primära ansvar är att bistå med lasten och ordna med dess mottagande i lossningshamnen.²⁷ Under resebefraktning behåller ägaren den operativa kontrollen över fartyget, samt bär alla kostnader som uppstår i samband med detta, vanligtvis avgifter och skatter som är kopplade till last och frakt. Befraktaren betalar för detta en fraktavgift som är beräknad med hänsyn till den eller de resor fartyget är chartrat att genomföra. Tidsbefraktning innebär att fartyget ställs till befraktarens förfogande under en viss tidsperiod, och under den har befraktaren rätt att bestämma vilka resor fartyget ska göra. Fartygsägaren tar då betalt i form av hyra som betalas för den period fartyget hyrs.²⁸ Under tidsbefraktning tar befraktaren över det operativa ansvaret, ger fartygskaptenen order och blir även ansvarig för kostnader som uppstår i samband med detta, såsom bränslekostnader och hamnavgifter.²⁹

Som nämnt betraktas skeppslega³⁰ av vissa som en tredje huvudkategori. Fartyget ställs då till befraktarens disposition utan besättning. Vanligtvis hyr ägaren ut fartyget under en längre tidsperiod och den som hyr fartyget betalar, utöver en fast månadshyra, även driftskostnaderna.³¹ Det är på så vis likt tidsbefraktning med skillnaden att befraktaren övertar i stort sett alla

²³ Ihre, 2016, s. 64 f.

²⁴ Cartner, Fiske & Leiter, 2009, s. 3–16.

²⁵ Girvin, 2011, s. 20.

²⁶ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 46.

²⁷ Wilson, 2010, s. 5.

²⁸ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 46 f.

²⁹ Wilson, 2010, s. 5.

³⁰ På engelska kallat *bareboat-charter*.

³¹ Chorley et al., 1987, s. 174.

kostnader, förutom kapitalkostnader härledda till fartyget. Detta skapar ett förhållande som kan sägas vara mer likt leasing än befракtningsavtal och det är därför somliga hävdar att det inte ska betraktas som en tredje huvudtyp inom befракtning.³² Skeppslega kan dock vara passande exempelvis när en skeppsägare vill komplettera sin egen flotta för en viss tidsperiod och utöva full kontroll över fartyget, utan att ta på sig det finansiella ansvaret som kommer med ett faktiskt ägande. Det kan också vara lämpligt vid statlig sjöfartsverksamhet som till exempel krigssituationer.³³

Vilken typ av befракtningsavtal som används kan bero på en mängd faktorer. Det är ett stort ekonomiskt åtagande att köpa och äga stora fartyg, ofta med stora lån inblandade. För fartygsägaren borde därför tidsbefraktning mer ligga i linje med dennes intressen. Detta då extrakostnader vid en eventuell försening på grund av exempelvis dålig väder i huvudregel faller på befракturen, som betalar taxa för den tid skeppet hyrs. Detta kan jämföras med resebefraktning där fraktkostnaden är beräknad på den totala lasten i kombination med den specifika resan. I det fallet är det ägaren som i huvudregel bär risken för extrakostnader vid en försening, vilket borde göra det till en mer ekonomiskt fördelaktig form för befракturen.³⁴

2.4 Befraktnings- och transportdokument

Det finns ett stort antal dokument som är typiska för sjöfarten. Alla dessa dokument har till stor del olika men också samordnade funktioner. Fraktavtalet för stycke gods, transportavtal, återfinns ofta i transportdokumentets, som traditionellt utgörs av ett konossement, villkor medan motsvarande avtal för bulklast eller disponering av fartyget, befракtningsavtal, regelmässigt fixeras i certepartiet. Förenklat är certepartiet ett avtal för användningen av fartyget och konossementet ett avtal för transporten av godset.

2.4.1 Certeparti

Befraktningsavtal kallas i regel för certeparti.³⁵ Christopher Hill definierar certeparti på följande sätt:

A charterparty is *the* contract, a private contract between two principal parties. It is this one basic fact that distinguishes a voyage charterparty from what is too loosely described as a bill of lading contract. A bill of lading is *never the* contract. [...] Thus a charterparty is a private

³² Wilson, 2010, s. 4, fotnot nr. 2.

³³ Wilson, 2010, s. 7.

³⁴ Wilson, 2010, s. 5.

³⁵ Termen certeparti kan härledas till det latinska ordet *charta partia* som betyder sönderrivet papper. Det var vanligt att dessa avtal efter undertecknande revs sönder i två delar där befракturen hade en halva och fartygsägaren den andra. Den sönderrivna kanten i mitten på pappret ansågs sen vara bevis på att halvorna hörde ihop.

agreement between two parties, individual or corporate. Like any other contract only those who entered into it can sue or be sued upon it.³⁶

Certepartiet är vanligtvis framförhandlat med ett standardavtal som utgångspunkt och reglerar villkoren för befraktningen av det aktuella fartyget samt bestämmer relationen mellan parterna. Där i anges bland annat parternas namn, information om lasten samt lastnings- och lossningsplats. I certepartiet fördelas även risken mellan parterna, som bland annat kan bestå av kostnads- och ansvarsfördelning, framför allt med hänsyn till ansvar för skada på last men också eventuell fartygsskada. Det bör även här regleras vilken av parterna som bär risken för oförutsedda händelser.³⁷ I de allra flesta situationer upprättas ett skriftligt certeparti, dock är det rent teoretiskt sett möjligt med andra former av överenskommelser, och det enda kravet är att parterna har nått en överenskommelse om alla relevanta frågor. Muntliga överenskommelser eller liknande kan således utgöra ett bindande befraktningsavtal i teorin. Det är dock inte vanligt förekommande, främst på grund av svårigheter att bevisa vilka villkor parterna faktiskt kommit överens om.³⁸

De uppgifter som är väsentliga för avtalet och måste avgöras innan ett bindande kontrakt existerar kan delas in i två kategorier. Den första kategorin omfattar villkor som, om ej fastställda, gör hela avtalet ogenomförbart, eller skapar tillräcklig osäkerhet som resulterar i att en domstol är oförmögen att verkställa det, oavsett vilka intentioner parterna hade. Den andra kategorin är bestämmelser som parterna själva anser vara grundläggande förutsättningar för att kontraktet ska vara bindande.³⁹ Innan sådana bestämmelser är avgjorda är det inte parternas intention att ha ingått ett bindande avtal. Detta kräver dock en ömsesidig förståelse, att en part i tysthet inte anser sig bunden av kontraktet är i regel inte nog för att förhindra att ett avtal föreligger, såvida inte den andra parten visste om eller borde vetat om att sådan inställning förelåg.⁴⁰ Det slutgiltiga avgörandet av huruvida parterna har ingått ett bindande befraktningsavtal beror på vilket rättssystem som styr det och vilka krav de tillämpliga reglerna ställer. Huvudregeln är att parterna i dessa situationer själva har rätt att välja vilket rättssystem som ska tillämpas, vilket merparten gör, och att deras val gäller. Har parterna ej infört en lagvalsklausul är det 1980 års Romkonvention om tillämplig lag på avtalsförpliktelser som träder in om avtalet är ingånget innan 17 december 2009.⁴¹ För befraktningsavtal slutna efter detta datum avgör Rom I-förordningen vilken lag som ska tillämpas.⁴²

³⁶ Hill, 2003, s. 168.

³⁷ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 48.

³⁸ Girvin, 2011, s. 21.

³⁹ Cooke et al., 2014, s. 5.

⁴⁰ Cooke et al., 2014, s. 8.

⁴¹ 1980 års Romkonvention om tillämplig lag på avtalsförpliktelser.

⁴² Förordning (EG) 593/2008 – tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

2.4.2 Standardavtal för certeparti

Standardavtalen på området har olika ursprung, vissa har växt fram genom åren för att passa en viss typ av handel, såsom kol, säd eller mineraler, andra har utformats av aktörer med monopol, exempelvis transport av olja. På senare tid har dock ett antal standardavtal kommit från United Kingdom Chamber of Shipping, Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) och japanska Shipping Exchange.⁴³

Vid tidsbefraktning är de mest framstående standardavtalen New York Produce Exchange Form, NYPE 2015⁴⁴, och dess företrädare NYPE 93⁴⁵ samt NYPE 46⁴⁶. BIMCO producerar Balttime 1939⁴⁷ och Gentime 99⁴⁸, som båda även de används flitigt på marknaden.⁴⁹ Det finns också standardavtal som är speciellt utformade för viss typ av gods, till exempel när det är olja som fraktas. De flesta av de avtalen är associerade med de stora oljebolagen och inkluderar Shelltime 4⁵⁰ och Bptime 3⁵¹.

Det finns även en hel del standardavtal som används vid resebefraktning, men det mest frekvent använda är Gencon 94⁵². Gencon 94 är inte utformat efter en viss typ av gods och är avsett att användas främst när specialcerteparti är olämpligt eller saknas.⁵³ Multiform 1982⁵⁴ skapades med intentionen att ersätta Gencon 94, men avtalet har inte väckt mycket intresse. Andra viktiga standardavtal är tankresecertepartierna Shellvoy 6⁵⁵ och Asbatankvoy⁵⁶, som är anpassade för olja. Det finns också standardavtal inom resebefraktning som är anpassade för andra typer av gods, till exempel kol, socker och timmer,⁵⁷ där Sugar Charterparty 1999⁵⁸ kan nämnas som exempel.

I och med rättsområdets internationella karaktär kan användandet av standardavtal vara av avsevärd fördel. Parterna kan ha hemvist i olika länder och förhandlingarna kan hämmas av språkbarriärer och skilda rättskulturer. Om parterna i sådana fall är förtrogna med villkoren i ett standardavtal kan detta underlätta förhandlingarna och fall där de råkar ut

⁴³ Wilson, 2010, s. 3.

⁴⁴ NYPE 2015.

⁴⁵ NYPE 93.

⁴⁶ NYPE 46.

⁴⁷ Balttime 1939.

⁴⁸ Gentime 99.

⁴⁹ Girvin, 2011, s. 21.

⁵⁰ Shelltime 4.

⁵¹ Bptime 3.

⁵² Gencon 94.

⁵³ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 91.

⁵⁴ Multiform 1982.

⁵⁵ Shellvoy 6.

⁵⁶ Asbatankvoy.

⁵⁷ Girvin, 2011, s. 21.

⁵⁸ Sugar Charterparty 1999.

för oväntade och betungande klausuler undvikas.⁵⁹ Detta förenklar processen och tidseffektiviserar förhandlingarna. Användandet internationellt bidrar även till att det skapas en enhetlighet i tillämpningen av lagstiftning och också hur den tolkas av domstol. Många av dessa fördelar kan dock gå förlorade då det är vanligt att parterna använder standardavtalet som en grund, där de sedan lägger till egna klausuler likväl som andra plockas ur avtalet.⁶⁰ Det kan även argumenteras att parterna inte går igenom standardavtal lika grundligt som om de skrev avtalet själva, klausul för klausul, och göra att de inte begrundar vilka konsekvenser villkoren kan få för dem.

2.4.3 Konossement

Konossementet⁶¹ kan sägas vara det traditionella transportdokumentet. Dokumentet existerar i olika slag, en indelning kan till exempel göras mellan ombordkonossement och mottagningskonossement. Traditionellt sett har ombordkonossement varit främst förekommande, vilket är ett konossement som utfärdas när godset har lastats på fartyget. Mottagningskonossement har dock blivit vanligare genom åren och utfärdas när godset har tagits emot, till exempel i en terminal.⁶² Oavsett vilken av dessa två former som används utfärdas konossement således när transportarbetet redan inletts, antingen genom att fartyget har tagit emot gods för lastning eller har lastat.

Konossementet är både ett transportdokument och värdepapper. Medan certepartiet är det skriftliga fraktavtalet kan konossementet sägas vara nyckeln till godset. Det är ett kvitto på att fartygsägaren har mottagit godset för transport, det representerar varan och det anses vara ett bevis på att ett avtal om sjötransport har ingåtts mellan parterna.⁶³ Att det är ett bevis på transportavtal innebär att mottagaren kan vara säker på att varorna är på väg. Funktionen som kvitto innebär att en viss mängd gods har mottagits eller lastats av ägaren, och att denne har godkänt att varorna är i *apparent good order and condition*.⁶⁴ I praktiken är det oftast fartygskaptenen som skriver på konossementet för ägarens räkning. Görs ingen anmärkning av godset på konossementet anses detta vara ett bevis på att ägaren har granskat godsets yttre skick och att övriga uppgifter, till exempel mängd, stämmer överens med befraktarens information som är angiven.⁶⁵ Det kan dock finnas situationer där befraktaren vill att det ges ett rent konossement utan anmärkningar om varan, trots att godsets egenskaper de facto inte stämmer överens med det som är angivet. Befraktaren kan då skriva skadeslöshetsförbindelse som stadgar att fartygsägaren fräntas ansvar gentemot varumottagaren för de felaktiga uppgifterna. Sådana uppgifter har

⁵⁹ Wilson, 2010, s. 3 f.

⁶⁰ Wilson, 2010, s. 4.

⁶¹ Ordet konossement kommer från franskans *connaissance*, härlett ur latinska ordet *cognoscere*, vilket betyder kvitto.

⁶² Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 92 f.

⁶³ Wilson, 2010, s. 5.

⁶⁴ Baughen, 2015, s. 6.

⁶⁵ Wilson, 2010, s. 5.

dock diskuterats flitigt och ansetts vara verkningslösa för en mottagare i god tro.⁶⁶ Skulle fartygsägaren vägra att ange någon som helst information om godsets uppenbara skick kan det utgöra ett kontraktsbrott.⁶⁷ Efter påskriften bär fartygsägaren risken för varorna och är ansvarig för skador på godset orsakade av dennes oaktsamhet.⁶⁸

Att konossementet representerar varan innebär att då konossementet överlåts, överlåts även godset. Detta är avgörande för att gods under transport ska kunna handlas med, och på så vis kan godset byta ägare innan det har anlänt. Till exempel kan vissa oljelaster bli sålda och sedan vidare sålda över 100 gånger medan de är till sjöss.⁶⁹ Detta är möjligt då fartygsägaren har en skyldighet att leverera godset till den mottagare som kan visa upp ett originalkonossement. Det finns dock versioner av konossement som inte är överlåtbara, där godset endast får levereras till den namngivna varumottagaren. *Straight bill of lading* är sådant exempel på konossement som är utställt till namngiven person, och kan till exempel användas när en varumottagare redan har betalt godset, för att på så vis säkerställa att det endast får levereras till denne. Detta utgör dock ett undantag till huvudregeln att konossement är överlåtbart och måste således stadgas uttryckligt. Att en varumottagare är uttryckligen namngiven i ett icke-överlåtbart konossement innebär inte ett undantag till mottagarens skyldighet att kunna överlämna ett konossement i utbyte mot varorna. Fartygsägaren är inte skyldig eller ens berättigad att överlämna varorna utan att mottagaren kan presentera konossementet.⁷⁰

Konossementet är inte utsatt för förhandling i samma utsträckning som certepartiet och de tryckta villkoren ändras mer sällan. Konossementet är även till skillnad från certepartiet i hög grad reglerat av tvingande bestämmelser. Reglerna skapar ett minimiansvar som fartygsägaren inte kan friskriva sig från, och anledningen till detta är att konossementet representerar godset och ska normalt kunna överlåtas. Förvärvaren av konossementet har på så vis en minimisäkerhet för att konossementet verkligen representerar de varor som beskrivs, och kan annars ha rätt till viss ersättning vid avvikelse.⁷¹ I Haag-Visbyreglerna anges det att reglerna gäller för "bill of lading or any similar document of title".⁷² Det har diskuterats om detta omfattar *straight bill of lading*, i och med att dess egenskaper skiljer sig från ett fritt överlåtbart konossement. House of Lords slog tillslut fast att *straight bill of lading* ska omfattas och anses vara "any similar document of title". Detta gjordes i rättsfallet *The Rafaela S.*⁷³

⁶⁶ Girvin, 2011, s. 78 ff.

⁶⁷ *The David Agmashenebeli*, 2003, s. 104.

⁶⁸ Cooke et al., 2014, s. 494.

⁶⁹ Baughen, 2015, s. 4.

⁷⁰ Cooke et al., 2014, s. 539 ff.

⁷¹ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 95.

⁷² Haag-Visbyreglerna, art. I(b).

⁷³ *The Rafaela S.*, 2005.

2.4.4 När både certeparti och konossement används

Används konossement och certeparti samtidigt är det viktigt att dessa dokument villkor överensstämmer så långt som möjligt. Annars kan situationer uppstå där exempelvis olika rättsliga regleringar ska tillämpas vilket kan skapa förvirring kring vad som gäller när problem uppstår.⁷⁴ Detta kan motverkas genom att certepartiets villkor lyfts in i konossementet, ofta genom en hänvisning. Det kan dock innebära vissa problem då bestämmelser i certepartiet och konossementet ibland står i strid med varandra. Anses klausuler i ett inkorporerat certeparti stå i strid med konossementet kommer det som anges i konossementet att gälla. Problem kan även uppstå vid en alltför generell formulering av en inkorporering, vilket kan leda till att vissa bestämmelser inte anses vara införlivade i konossementet. Formuleringar som "all terms, conditions, and exceptions of the charterparty dated [...] are incorporated herein" har i rättsfall ansetts endast leda till att bestämmelser i certepartiet gällande transporten, last, betalning av frakt och liknande, är införlivade i konossementet.⁷⁵ I rättsfallet *Thomas v. Portsea SS. Co* angav konossementet att "all terms, conditions and exceptions of the charterparty", skulle anses vara införlivade. Certepartiet innehöll dock en skiljedoms klausul vilket domstolen uttalande sig följande om:

The arbitration clause is not one which governs shipment or carriage or delivery or terms upon which delivery is to be made or taken; it only governs the way of settling disputes between parties to the charterparty and disputes arising out of the conditions of the charterparty, not disputes arising out of the bill of lading.⁷⁶

Detta kan lösas genom att mindre generella formuleringar används gällande klausuler som inte reglerar transporten, last, villkor gällande leverans eller liknande. Förutom att vissa klausuler inte anses inkorporerade kan det även finnas situationer där dessa klausuler i helhet inte godtas. Framförallt kan banker, främst om betalning ska ske genom remburs, vägra att acceptera konossement som hänvisar till certepartiet. Det är också viktigt att komma ihåg att innehavaren av konossementet skyddas av tvingande bestämmelser, främst baserad på Haagreglerna och de reviderade Haag-Visbyreglerna. De syftar till att skapa visst minimiansvar, vilket gör att det kan uppstå situationer där certepartiet anger ett mindre långtgående ansvar än vad som egentligen krävs av tvingande regler rörande konossement.⁷⁷

Det finns även ett så kallat Congenbill-konossement, vilket är utformat för att användas tillsammans med certeparti. I BIMCO:s exempelkopia anges det på förstasidan att det ska användas med ett certeparti, samt att "all terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as

⁷⁴ Wilson, 2010, s. 6 f.

⁷⁵ Cooke et al., 2014, s. 507 ff.

⁷⁶ *Thomas v. Portsea SS*, 1912, s. 6.

⁷⁷ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 92.

overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated".⁷⁸ I samma dokument finns även en *General Paramount Clause* som anger att Haag-Visbyreglerna ska gälla, vilket gör att de reglerna i detta fall även gäller för det inkorporerade certepartiet.⁷⁹

2.5 Haag-Visby-, Hamburg- och Rotterdamreglerna

Bestämmelserna som reglerar sjöbefraktning beror till stor del på utseendet på de avtal som ingås.⁸⁰ Dock finns det internationella konventioner gällande konossement som ska redogöras för översiktligt. Dessa gäller dock endast konossement, vilket klart framgår. Följande formulering återfinns i Haag-Visbyreglerna:

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention.⁸¹

Reglerna har växt fram under årens gång på grund av att det traditionellt sett har varit en skarp obalans mellan fartygsägarens och godsägarens förmåga att förhandla.⁸² Fartygsägaren friskrev sig i allt högre grad från ansvar över lasten, vilket ledde till att enskilda länder bestämde sig för att anta lagstiftning på området.⁸³ Nationella lagstiftningar i kombination med ett ökat missnöje bland transportkunderna ledde till ett internationellt samarbete med målet att skapa en konvention som begränsade fartygsägarens friskrivningsförmåga.

Nämnda problem ledde så småningom till att Internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i frågan om konossement, vanligen kallat Haagreglerna, antogs 1924 för att träda i kraft 1931. Efter hand upptäcktes fler och fler hål i Haagreglerna, mycket på grund av utvecklad teknik och rättspraxis. Detta försökte åtgärdas vid en konferens i Stockholm, vilket resulterade i ett protokoll som öppnade för signering i Visby och trädde i kraft 1977. Det har dock varit ett antal länder som har valt att inte anta Haag-Visbyreglerna utan att hålla sig till de ursprungliga Haagreglerna. Efter Visby kom det ett ytterligare protokoll, SDR-protokollet, *Special Drawing Rights*. Majoriteten av de länder som antagit Haagreglerna har inte skrivit på detta protokoll. Dock är såväl Visbyprotokollet som SDR-protokollet inkorporerade i samtliga nordiska länder.⁸⁴ Engelsk rätt har antagit och införlivat Haag-Visbyreglerna genom Carriage of Goods by Sea Act 1971.

⁷⁸ Congenbill, 2007, klausul (1).

⁷⁹ Congenbill, 2007, klausul (2).

⁸⁰ Chorley et al., 1987, s. 163.

⁸¹ Haag-Visbyreglerna, art. V.

⁸² Girvin, 2011, s. 213.

⁸³ Girvin, 2011, s. 215 ff.

⁸⁴ Girvin, 2011, s. 220 ff.

Det finns åsikter om att Haag-Visbyreglerna inte tillgodoser utvecklingsländerns intressen, som ofta representerar godsägaren, på samma nivå som industriländer, som ofta representerar fartygsägaren. Värt att nämna är att det främst var industriländer som utarbetade Haag- och Haag-Visbyreglerna, och deltagarna vid konferenserna som ledde till bådats utformande var främst personer med kommersiella intressen som arbetade utefter den kommersiella verkligheten snarare än den politiska. Detta ledde till att det i FN antogs en konvention om sjötransport av gods 1978, som trädde i kraft 1992 i form av Hamburgreglerna. Konventionen hade som mål att ersätta Haagreglerna, dock har merparten av de betydande sjöfartsnationerna inte valt att underteckna den.⁸⁵

Den senaste uppdateringen kom i form av Rotterdamreglerna. Avsikten var att skapa en enhetlig och modern reglering av internationella godstransporter till sjöss. Några skillnader från Haag-Visbyreglerna är att Rotterdamreglerna inte endast tar sikte på konossement, utan är neutrala i förhållande till vilket transportdokument som används, och att de innehåller bestämmelser för användandet av digitala transportdokument.⁸⁶ Rotterdamreglerna innehåller även en betydande nyhet i form av att de utvidgar det tvingande ansvaret till anknytande landresor, kallat *maritime plus*.⁸⁷ Befraktningsskildokument som certeparti står dock fortfarande utanför tillämpningsområdet.

Medan syftet i Haag-Visbyreglerna till stor del har varit att skydda avsändaren och mottagaren av godset från missbruk av avtalsfrihet från fartygsägaren sida, har Rotterdamreglerna ändrat inriktning då obalansen i maktförhållandet har börjat skifta. Idag har vissa avsändare, särskilt stora industrikoncerner, starkare förhandlingsposition än fartygsägarna. Samtidigt har logistiken och transporterna som idag görs blivit alltmer komplicerade, och ställer allt högre krav på samarbetet mellan avsändare och fartygsägare. Därför har frågan om avsändarens ansvar utvecklats i Rotterdamreglerna. Rotterdamreglerna har även som mål att bidra till en ökad enhetlighet av det internationella regelverket. Detta genom att stater som tillträder konventionen ska säga upp Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna.⁸⁸ Rotterdamreglerna öppnade för underteckning 2009 men har ännu inte trätt i kraft.⁸⁹ I dagsläget har endast ett fåtal nationer ratificerat konventionen, sannolikt beroende på att flertal stater inväntar agerande från handelspolitiskt betydelsefulla länder.⁹⁰ Svenska regeringen har undertecknat konventionen och tillsatt en utredning som ska undersöka frågan om ratifikation. Detta uppdrag ska redovisas senast 1 februari 2018.⁹¹

⁸⁵ Girvin, 2011, s. 228 ff.

⁸⁶ Justitiedepartementet, 2016, s. 2 ff.

⁸⁷ Rosengren, 2011.

⁸⁸ Justitiedepartementet, 2016, s. 2 ff.

⁸⁹ Rotterdamreglerna träder i kraft när 20 länder har ratificerat dem. I dagsläget har 25 länder skrivit under men endast 3 stater har ratificerat dem: Republiken Kongo, Spanien och Togo. Se UNCITRAL, 2017.

⁹⁰ Rosengren, 2011.

⁹¹ Justitiedepartementet, 2016, s. 1.

Hamburgreglerna har idag inte fått någon större genomslagskraft, Rotterdamreglerna har ännu inte börjat gälla och vissa länder har helt egna nationella regleringar. Tillsammans med det faktum att Haag- och Haag-Visbyreglerna används parallellt ute i världen genom att de tillämpas av olika stater gör detta att det internationellt sett inte förekommer några helt enhetliga bestämmelser.

3. Resebefraktning

I detta kapitel ska det redogöras närmare för resebefraktning och de fyra olika faserna. Det kommer att redogöras för vilka skyldigheter som åligger fartygsägaren respektive befraktaren vid varje fas, och vissa centrala begrepp, såsom liggetid, förklaras mer ingående. Det ska påpekas att en viktig fråga för resebefraktning, nämligen vem som bär ansvaret för att den angivna destinationshamnen eller förtöjningsplatsen är säker, lyfts ur och behandlas i nästa kapitel.

3.1 Allmänt om resebefraktning

Som nämnts i kapitel 2 är en av sjöbefraktningens huvudtyper resebefraktning. Fartyget engageras då för en specifik resa, eller ett visst antal specifika resor. Fartygsägaren behåller kontrollen över fartyget och den operativa kontrollen över besättningen.⁹² De hamnar som anges som destinationer i resecertepartiet kan anges på ett antal olika sätt. En specifik destination kan anges, antingen en specifik hamn, till exempel ”Rotterdam”, eller en specifik förtöjningsplats, till exempel ”förtöjningsplats 2 i Lagos”. Förutom dessa alternativ kan ett antal namngivna hamnar anges, där sedan ett val kan göras, till exempel ”Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen”, eller att det anges ett antal ej namngivna hamnar inom ett geografiskt område där sedan ett val kan göras, till exempel ”Bordeaux/Hamburg med omnejd”.⁹³ Destinationen för sjöresan behöver således inte vara specifikt angiven i resecertepartiet, utan fartyget kan inledningsvis snarare dirigeras till ett geografiskt avgränsat område.

3.2 Resebefraktningens faser

Resebefraktning kan delas in i fyra på varandra följande steg:

- 1) Den förberedande resan, det vill säga den resa fartyget gör till lastningshamnen från den plats hon befinner sig på när befraktningsavtalet ingås,
- 2) lastandet av gods, som omfattar leveransen av godset till fartyget och dess ombordtagande,
- 3) transporten av godset, det vill säga den sjöresa fartyget gör från lastningsplatsen till den plats som är angiven som plats för leverans, och
- 4) lossningen, vilket omfattar avlastning av godset och dess mottagande av befraktaren eller annan varumottagare.⁹⁴

Dessa är konsekutiva steg och nästa steg kan ej påbörjas förrän det föregående är avslutat. Därför kan det inte heller vara några tidsluckor mellan dem och de kan inte heller överlappa. Vanligtvis är de två faserna till

⁹² Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 47.

⁹³ Cooke et al., 2014, s. 116.

⁹⁴ *The Johanna Oldendorff*, 1973, s. 304.

sjöss, första och tredje, fartygsägarens ansvar medan de två faser som omfattar lastning och lossning, andra och fjärde, innebär ett delat ansvar mellan ägaren och befraktaren. Naturligt har parterna olika intressen de vill tillgodose vid de olika faserna. Vid resebefraktning betalar befraktaren frakt beräknad på den eller de resor fartyget ska göra. För befraktaren är det av största vikt att godset transporteras den sträcka som är avtalad och att detta sker till en låg kostnad, den tid det tar behöver inte vara av stor betydelse. För fartygsägaren är tid pengar. Denne har intresse av att alla faser genomförs ekonomiskt och skyndsamt, då ägaren i regel står för eventuella kostnader som uppstår om resan försenas till sjöss. Fartyget kan inte heller användas för nya uppdrag och dra in nya intäkter förrän uppdraget är slutfört.⁹⁵

3.2.1 Förberedande resa

Fartygsägaren har en skyldighet att utan dröjsmål, med *reasonable dispatch*, genomföra de avtalade resorna utan avvikelser från den angivna resrutten. Den första skyldigheten är att ta fartyget till den angivna lastningshamnen då fartyget i många fall befinner sig i annan hamn eller till sjöss när befraktningsavtalet ingås. Denna inledande resa benämns som den förberedande resan.⁹⁶

Det är i befraktarens intresse att tidsperioden för den förberedande resan beräknas noggrant så att denne kan ha godset redo i lastningshamnen på ett angivet datum. För fartygsägaren kan det dock ligga svårigheter i att bedöma exakt när fartyget beräknas nå lastningshamnen. Fartyget kan ha ej avslutade åtaganden som är svåra att beräkna slutdatum för och ägaren vet inte heller säkert vilka naturförhållanden som kommer mötas på resan. Det ligger även i fartygsägarens intresse att inte sätta ankomstdatum för tidigt och riskera att bli ersättningsskyldig om fartyget anländer för sent. Dessa motstridiga intressen påverkar resepartiet och hur anländandet till lastningshamnen stadgas samt hur ansvaret fördelas. Ett specifikt datum för ankomst kan anges, dock är det inte vanligt förekommande. Alternativa lösningar är till exempel att det i certepartiet stadgas var fartyget befinner sig när certepartiet ingås och att hon skyndsamt ska bege sig till lastningshamnen, att fartygets kapten ska underrätta befraktaren om mer specifikt datum när fartyget närmar sig hamnen, eller att befraktaren har rätt att häva avtalet om fartyget ej nått lastningshamnen vid ett specifikt datum, oftast utan rätt till skadestånd. Dessa alternativ kan, var för sig eller i kombination, användas för att till viss del ta tillvara både på befraktarens och ägarens intressen.⁹⁷

Anges ett specifikt datum då fartyget ska vara i lastningshamnen kallas detta även för hävningsdag. Befinner sig inte fartyget i hamnen den dagen har befraktaren rätt att häva avtalet, samt kan ha rätt till skadestånd.⁹⁸

⁹⁵ Schofield, 1990, s. 1.

⁹⁶ Chorley et al., 1987, s. 218.

⁹⁷ Cooke et al., 2014, s. 102.

⁹⁸ Chorley et al., 1987, s. 218.

Certepartiet kan dock innehålla undantagsklausuler som skyddar fartygsägaren om den förberedande resan blir försenad på grund av särskilda omständigheter. I rättsfallet *Smith v. Dart* angavs det i certepartiet att fartyget skulle ligga i den angivna hamnen och vara redo att ombordta last på ett specifikt datum. Det fanns även en undantagsklausul som bland annat skyddade ägaren mot förseningar som orsakats av *perils of the sea*. På grund av sådana faror blev fartyget försenat. Hon låg i den specifika hamnen på det angivna datumet men var ej redo för att ta på last. På grund av detta hävde befraftaren avtalet, något fartygsägaren menade att befraftaren inte hade rätt att göra, då förseningen var orsakad av faktorer som angavs i undantagsklausulen. I slutändan slog domstolen fast att befraftaren hade rätt att häva avtalet. En sådan undantagsklausul ansågs i detta fall endast skydda ägaren mot att behöva betala skadestånd vid en försening, den påverkar inte befraftarens rätt att häva avtalet.⁹⁹

3.2.2 Lastning av gods

I lastningshamnen ska fartyget gå till avtalad förtöjningsplats. Har inte en specifik förtöjningsplats angetts ska ägaren själv välja en och ska då om möjligt välja en sedvanlig plats¹⁰⁰.¹⁰¹ Lastningen kan delas in i olika steg där det varierar vems skyldighet det är att se till att den delen genomförs. Detta regleras genom avtalet mellan parterna men också till stor del av sedvänja. Är fartyget på angiven plats och hävning inte har gjorts på grund av försening blir i regel nästa steg att befraftaren ska förse ägaren med lasten. Lasten ska vanligtvis levereras långsides med fartyget där ägaren tar över ansvaret.¹⁰² Vägrar befraftaren att bistå med godset, eller att lasta om detta är dennes skyldighet, kan det vara ett väsentligt avtalsbrott som berättigar fartygsägaren till att häva avtalet. Ägaren kan också välja att avvakta till tiden för lastning går ut och se om befraftaren ändrar sig, något som dock kan vara riskabelt.¹⁰³ I rättsfallet *Avery v. Bowden* avvaktade fartygsägaren för att se om befraftaren skulle ändra sig och lasta godset.¹⁰⁴ Dock bröt krig ut och parterna frigjordes från sitt ansvar under kontraktet. Därmed kunde ägaren inte kräva skadestånd från befraftaren, vilket kunde ha gjorts om fartygsägaren hade sett vägran att lasta gods som ett slutgiltigt besked.¹⁰⁵

3.2.3 Sjötransporten av godset

När lastningen är avslutad finns det en underförstådd skyldighet hos fartygsägaren att i rimlig fart och utan avvikelser genomföra sjöresan till lossningshamnen.¹⁰⁶ Avviker fartyget av någon anledning från den angivna färdvägen

⁹⁹ *Smith v. Dart*, 1884, s. 105 ff.

¹⁰⁰ I hamnen kan olika förtöjningsplatser till exempel vara anpassade efter fartyg i vissa storlekskategorier alternativt för att ta emot en viss typ av last.

¹⁰¹ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 48.

¹⁰² Chorley et al., 1987, s. 222 f.

¹⁰³ Chorley et al., 1987, s. 223.

¹⁰⁴ *Avery v. Bowden*, 1856.

¹⁰⁵ *Avery v. Bowden*, 1856, s. 962.

¹⁰⁶ Chorley et al., 1987, s. 218.

kallas detta för deviation. Den klassiska definitionen av deviation begränsar begreppet till geografiska avvikelser. Dock har begreppet i till exempel nordisk rätt utvidgats genom åren till att omfatta typfall av omdispositioner som exponerar godset för högre risker, som oberättigad omlastning, vilket är en icke-geografisk deviation. Andra situationer som idag kan omfattas är *deviation by delay*, där resrutten har följts men fartygets hastighet varit väsentligt under det normala. Deviationsbegreppet varierar internationellt, dock ställs det generellt ett krav på att avvikelsen måste vara avsiktlig för att klassas som deviation. Endast vårdslösa eller för den delen motiverade avstickare, såsom att fartygsägaren måste uppsöka annan lossningshamn för att godset visade sig vara skadligt, faller i regel utanför deviationsläran.¹⁰⁷ Görs deviation för att undvika fara eller rädda egendom eller liv är det i regel tillåtet. I dessa situationer måste dock en skälighetsbedömning göras och vid en sådan måste båda parterns intressen beaktas. Otillåten deviation är att betrakta som kontraktsbrott och befraftaren kan kräva skadestånd och i vissa fall häva avtalet.¹⁰⁸

3.2.4 Lossning av gods

Att leverera godset är ofta fartygsägarens sista skyldighet och huvudregeln är att ansvaret för godsets säkerhet sedan går över på befraftaren. För att leveransen ska anses vara genomförd ska varorna vara helt under kontroll av varumottagaren eller dennes ombud. Leveransen kräver tväsidigt handlande, fartygsägaren ger upp all rätt denne kan ha över godset och befraftaren mottager det, själv eller genom ombud.¹⁰⁹ Detta kan ändras genom att parterna avtalar om att annat ska gälla. Till exempel kan de avtala om att risken ska gå över när lasten är lossad men innan varorna är överlämnande. Detta kan skydda fartygsägaren mot situationer då godset av någon anledning inte tas emot av varumottagare eller ombud. Utan dessa klausuler måste fartygsägaren vänta skälig tid på att varumottagaren ska fullfölja sina skyldigheter med att motta godset. Görs inte detta inom skälig tid får ägaren göra vad som är rimligt med tanke på omständigheterna för att förhindra dröjsmål för fartyget. Ägaren kan till exempel välja att lossa och lagra godset eller att frakta godset vidare till nästa anlöpningshamn.¹¹⁰

3.3 Liggetid

Den tidsperiod som befraftaren har på sig för lastning och lossning kallas för liggetid¹¹¹. Inom denna tidsperiod ska fartygsägaren hålla fartyget tillgängligt i hamnen utan att extra avgift ska betalas. Denna tidsperiod är omsorgsfullt reglerad och även den kortaste försening kan kraftigt påverka den vinst fartygsägaren gör. Detta är inte ett lika stort problem för ägaren vid tidsbefraktning, då befraftaren betalar hyra för den tid hela resan tar. Fartygsägaren har då inte lika stort intresse av att se till att lastningen sker

¹⁰⁷ Brinck, 1994, s. 19.

¹⁰⁸ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 128.

¹⁰⁹ Cooke et al., 2014, s. 218 f.

¹¹⁰ Cooke et al., 2014, s. 222 f.

¹¹¹ På engelska kallat *laytime*.

inom reglerad tid. Överskrids liggetiden kan befraktaren bli skyldig att betala demurrage¹¹². Spar denne istället tid genom att snabbt utföra sina åtgärder kan denne vara berättigad till ersättning, *despatch money*, dock endast om särskild överenskommelse om detta har träffats.¹¹³

3.3.1 Fastställande av liggetid

Liggetidens längd är vanligtvis fastställd i certepartiet och är i regel angiven i ett antal dagar, med undantagsklausuler för vissa situationer som kan göra att tiden pausas.¹¹⁴ Liggetiden kan anges som en tid för lastning och lossning tillsammans eller att en separat tidsperiod anges för dem båda.¹¹⁵ Det finns dock situationer där det ej anges ett visst antal dagar i certepartiet, antingen saknas det helt eller anges det att en tid sedvanlig för hamnen ska användas. Saknas det helt träder en sedvanlig liggetid in. En tolkning bör göras genom att se till faktiska omständigheter och inte de ordinära, vilket gör att en sedvanlig liggetid blir en tidsperiod som är rimlig i förhållande till den specifika hamnen, det specifika fartyget, lastens egenskaper och de omständigheter i övrigt som föreligger när fartyget når hamnen.¹¹⁶

Risken för försening på grund av väder, hård belastad hamn, strejker och liknande ligger vid sedvanlig liggetid normalt på fartygsägaren, om inget annat är avtalat.¹¹⁷ När liggetiden är exakt angiven bär istället befraktaren risker för kostnader vid överskridande av tidsperioden.¹¹⁸ Anledningen till denna skillnad diskuterades i rättsfallet *The Johanna Oldendorff*, där Lord Diplock uttalade sig om att när specifik liggetid är angiven anses befraktaren ha garanterat att denne ska fullgöra sina lastnings- eller lossningsplikter inom den specifika liggetiden, och bär då ansvaret.¹¹⁹

3.3.2 Liggetidens start och avslut

För att liggetiden ska börja löpa krävs det normalt sett att tre rekvisit är uppfyllda: fartyget ska ha anlänt till sin destination, vara redo för och kapabel till att ombordta eller lossa last, samt att notis lämnats till befraktaren om att fartyget är redo. Har inte en klausul om denna notis införts finns det i common law endast ett krav att avge sådan vid lastningshamnen, och om det finns flera endast den första.¹²⁰

I rättsfallet *The Johanna Oldendorff*, slog House of Lords fast att det finns två krav för att fartyget ska anses ha anlänt.¹²¹ Detta har blivit känt som *The*

¹¹² Demurrage förklaras nedan i kapitel 3.5.

¹¹³ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 49 f.

¹¹⁴ Tiberg, 2013, s. 4.

¹¹⁵ Schofield, 1990, s. 4.

¹¹⁶ Schofield, 1990, s. 48 ff.

¹¹⁷ Cooke et al., 2014, s. 380.

¹¹⁸ Schofield, 1990, s. 1 ff.

¹¹⁹ *The Johanna Oldendorff*, 1973, s. 304.

¹²⁰ Schofield, 1990, s. 65.

¹²¹ *The Johanna Oldendorff*, 1973.

Reid test, och stadgar att det krävs att fartyget har nått hamnens gränser, *limits*, samt att hon är i en position där hon är *at the immediate and effective disposition of the charterer*. Är fartyget tvingat till att vänta anses rekvisiten vara uppfyllda om fartyget ligger på en plats som anses vara en sedvanlig väntplats, annars ligger bevisbördan på fartygsägaren att visa att den platsen fartyget ligger på uppfyller kraven.¹²²

Att fartyget ska vara redo för att ombordta eller lossa last innebär att hon både ska vara fysiskt och legalt redo. Att hon är fysiskt redo innebär att allt avtalat lastutrymme ska göras fullt tillgängligt för befraktaren, samt att hon är kapabel och tillräckligt utrustad för att ombordta eller lossa godset. Det legala kravet innebär att alla nödvändiga dokument och tillstånd som krävs ska finnas.¹²³

Tredje rekvisitet är notisen, en så kallad *notice of readiness*. Denna notis definieras på följande sätt i Voylarules 93:

”NOTICE OF READINESS” (NOR) shall mean the notice to charter, shipper, receiver, or other person as required by the charterparty that the vessel has arrived at the port or berth as the case may be, and is ready to load or discharge.¹²⁴

Tanken med detta är att fartygsägaren efter att ha förtöjt fartyget ska förfoga över viss tid för att förbereda lastning eller lossning då det till exempel kan finnas annan last ombord, för att sedan meddela befraktaren när fartyget är redo.¹²⁵ I de fall en klausul om denna skyldighet inte är införd i certepartiet föreligger som nämnts endast skyldigheten vid första lastningshamnen. Anledningen till detta är att fartyget vid ankomst kan bära annan last, vilken måste lossas innan befraktarens last kan ombordtas. När fartyget sedan går till nästa hamn är varumottagaren eller ombud för denna beredd på lastens ankomst. Detta är den teoretiska anledningen bakom principen, i praktiken införs dock som regel en klausul som stadgar ett ansvar för ägaren, vilket oftast blir fartygskaptenen som agerar för denne, att avge notis.¹²⁶

Det kan vara av betydelse att reglera hur lång tid efter en notis har avgetts som liggetiden börjar löpa. Detta kan skydda befraktaren från att betala demurrage om fartyget anländer och liggetiden börjar löpa på en obekväm tid, till exempel mitt i natten. Vid sådan tidpunkt kan det finnas begränsade möjligheter att påbörja lastning eller lossning och tid kan förloras på grund av att det inte är praktiskt möjligt att påbörja arbetet.

När liggetiden väl har börjat löpa föreligger det inga skyldigheter för befraktaren att påbörja lastningen skyndsamt eller inom viss tid. Det finns inte heller någon skyldighet för denne att beakta fartygsägarens

¹²² *The Johanna Oldendorff*, 1973, s. 291.

¹²³ Schofield, 1990, s. 90. Detta rekvisit kommer inte att behandlas närmare, den intresserade hänvisas till Schofield, 1990, s. 90–107.

¹²⁴ Voylarules 93, regel 19.

¹²⁵ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 135.

¹²⁶ Schofield, 1990, s. 108.

kommersiella intressen vid lastning, så länge denne inte hindrar fartygsägaren från att utföra sina skyldigheter och sin del av arbetet.¹²⁷ Vid lastningar/lossningar där parterna har valt att lägga en delad skyldighet på befraktare och ägare står fartygsägaren normalt sett i en mer fördelaktig position. Ägaren måste utöva *due diligence* i frågan om att ordna med arbetskraft till att utföra dennes del, men är inte ansvarig för manfall på grund av till exempel strejk eller brist på arbetskraft. Liggetiden fortsätter löpa även under de faser som utförs av fartygsägaren, om inte denne eller någon under dennes ansvar orsakar försening genom ett direkt fel. Att liggetiden inte pågår under förseningar orsakade av fartygsägarens direkt felaktiga agerande följer av principen att denne inte ska kunna dra nytta av sina egna fel. I fall där ägaren har anlitat arbetskraft men försening uppstår på grund av allmän överksamhet eller långsamma arbetsrutiner i hamnen faller detta utanför ägarens ansvar. Detta konstaterades i rättsfallet *Leeds Shipping Co. v. Duncan Fox* där ägaren gick fri från ansvar för en försening i en hamn som enligt domstolen var ”a paradise for the workman who wants to do as little work as possible and get as much money as possible”.¹²⁸

Liggetiden pågår till lastning eller lossning är avslutad, eller till den tillåtna tidsperioden har löpt ut. Det finns diverse undantagsklausuler parterna kan välja att föra in i avtalet som tillåter att liggetiden pausas, och det kan till exempel vara på grund av väderförhållanden eller strejk i hamnen. Liggetiden kan ej användas för att täcka annat än lastning, såsom avslutandet av formaliteter, dock verkar inte befraktaren ha någon skyldighet att avsluta lastningen på kortare tid även om det med lätthet hade kunnat göras. Det finns således ingen skyldighet att genomföra lastningen skyndsamt, skulle hela liggetiden dock inte utnyttjas för lastning får den resterande tiden ej användas till att genomföra andra skyldigheter. Av detta följer naturligt att det är av största vikt att avgöra när lastningen anses avslutad. I rättsfallet *The Vrontados* skulle fartyget lasta 12 600 ton gods innan hon begav sig vidare. Fartyget påbörjade lastning 26 december och den 29 december, efter 12 588 tons lastning, avbröts lastningen och de sista 12 tonnen togs ombord fyra dagar senare, den 2 januari. Fartygsägarna hävdade rätt till ersättning för försening och hävdade dels att lastningen var att anses vara fullgjord den 29 december, dels att befraktaren inte hade rätt att vägra att avsluta lastandet och på så sätt hålla kvar fartyget. Detta var något som senare avfärdades av domstol, som slog fast att de 12 ton, cirka 0,1 % av lasten, som fanns kvar att lasta var tillräckligt för att lastningen inte skulle anses vara avslutad. De slog även fast att befraktaren har en absolut rättighet att använda alla liggedagar för lastning och inte har någon som helst skyldighet att göra någon ansträngning för att lasta inom kortare tidsperiod.¹²⁹

Är inte lastning eller lossning av gods avslutad när liggetiden går ut har fartygsägaren en skyldighet att, mot demurrage, ligga kvar i hamnen till arbetet är avslutat. När befraktaren gör det klart att inget mer gods kommer

¹²⁷ Cooke et al., 2014, s. 377.

¹²⁸ *Leeds Shipping Co. v. Duncan Fox*, 1932, s. 213.

¹²⁹ *The Vrontados*, 1965.

att lastas eller lossas, eller att det blir klart att förseningen omöjliggör hela den avtalade resan, upphör denna skyldighet.¹³⁰

3.3.3 Uppehåll i och undantag till liggetiden

Det är inte alltid liggetiden löper i ett från start till slut. De flesta resecertepartier innehåller särskilda bestämmelser som stipulerar dels att särskilda händelser skapar ett uppehåll i liggetiden och är således en del av liggetidens definition, och dels att befraktaren ska vara fri från sitt ansvar att lasta/lossa inom liggetiden när försening uppstår av specificerade anledningar, så kallade undantag. Den huvudsaklige praktiska skillnaden är att uppehåll har med definitionen av liggetid att göra och påverkar hur liggetiden beräknas, medan undantag fortfarande är inom definitionen av liggetiden men befriar befraktaren från ansvaret att lasta eller lossa samt från skyldigheten att betala demurrage. Vid undantag krävs det även att det visas ett orsakssammanband mellan förseningen och det som orsakar den, medan det vid uppehåll endast krävs att det visas att det har skett i hamnen.¹³¹

Vad som kan utgöra uppehåll i liggetiden beror på hur parterna konstruerar avtalet. I standardavtalet Gencon 94 anges dessa grunder specifikt:

The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, *weather permitting, Sundays and holidays excepted* [min kursivering], unless used, in which event time used shall count.¹³²

”Om vädret tillåter” innebär att vädret ska beaktas för att avgöra om det är praktiskt möjligt att lasta/lossa den dagen. ”Väder” omfattar normalt värme, kyla, vind, dimma och kraftig nederbörd, och även direkta konsekvenser av detta såsom vågor. Vanligtvis omfattas dock inte indirekta konsekvenser av väderfenomen, till exempel en ökning av ett visst djur som i en hamn kan anses vara skadedjur. Den tid som inte går att använda på grund av väderförhållanden ska således inte räknas som liggetid. När det gäller det senare exemplet, söndagar och helgdagar, är söndagar enkla att identifiera medan helgdagar ställer till större bekymmer. Voylarules 93 kan användas för att tolka bestämmelser kring liggetid. Där definieras helldag som:

[...] a day other than the normal weekly day(s) of rest, or part thereof, when by local law or practice the relevant work during what would otherwise be ordinary working hours is not normally carried out.¹³³

Vad som är helldag avgörs av sedvänja och bestämmelser samt tillämplig lag i den aktuella hamnen. Det behöver inte vara en nationell helldag för att

¹³⁰ Cooke et al., 2014, s. 214.

¹³¹ Schofield, 1990, s. 159.

¹³² Gencon 94, klausul 6(a).

¹³³ Voylarules 93, regel 9.

dagen ska anses vara det i hamnen. Oavsett vad dessa klausuler stadgar kommer tiden ändå räknas som liggetid om arbete utförs.¹³⁴

Undantag från liggetiden friar befraktaren från skyldigheten att betala demurrage vid en försening orsakad av vissa anledningar. I standardavtalet Gencon 94 finns två klausuler som utgör grund för detta ansvarsbefriande: *General Strike Clause*¹³⁵, som omfattar strejksituationer i hamnen, och *General Ice Clause*¹³⁶, som behandlar situationer där hamnen är belamrad med is. Det gemensamma för alla undantagsklausuler är att de ska tolkas restriktivt och generellt konstruerade undantagsklausuler anses normalt inte påverka liggetiden. Det är dock skillnad mellan tolkning av undantag vid sedvanlig liggetid och liggetid som är specifikt angiven. Undantagsklausulen ska tolkas till nackdel för den som den är införd i certepartiet för att gynna. Vid specificerade liggetider ligger risken för kostnader vid förseningar på befraktaren, och undantagsklausuler har då införts för att skydda denne. Undantagsklausuler ska då tolkas till nackdel för befraktaren. Vid ospecificerade och sedvanliga liggetider ligger risken för kostnader för försening normalt på fartygsägaren, och undantagsklausuler är införda för att skydda ägaren. Vid dessa situationer tolkas klausulen till nackdel för fartygsägaren.¹³⁷

3.4 Resebefraktningens avslut

Resebefraktningen, och därmed parternas förpliktelser, kan avslutas på ett par olika sätt. Har båda parterna uppfyllt samtliga sina skyldigheter är avtalet fullföljt, och det kan även ske genom att parterna gemensamt väljer att förklara avtalet avslutat. Det kan också tänkas att parterna har fört in klausuler i certepartiet som ger den ena parten rätt att ensidigt säga upp avtalet om vissa omständigheter föreligger. Begår en part ett tillräckligt allvarligt avtalsbrott har den andra parten vanligtvis möjligheten att välja att avsluta kontraktet. Väljer den oskyldiga parten att inte göra detta fortsätter avtalet att gälla som vanligt.¹³⁸

Förutom det ovan nämnda kan resebefraktningen komma till avslut på grund av *frustration of contract*, vilket är en del av den engelska avtalsrätten. Det innebär att det kan uppstå vissa befriande omständigheter som avslutar avtalet och frigör parterna från deras förpliktelser. Detta kan ske på grund av extraordinära händelser som inte är reglerade i certepartiet och är utanför parternas kontroll, och kan vara på grund av att de förpliktelser parterna har blir omöjliga att genomföra eller på grund av att det kommersiella syftet med resan blir omöjligt att uppnå.¹³⁹ En part kan inte förklara avtalet avslutat på grund av ett fullgörelsehinder denne själv har orsakat, utan det ska vara på grund av en oförutsedd uppstådd händelse som parterna inte kan

¹³⁴ Cooke et al., 2014, s. 381 f.

¹³⁵ Gencon 94, klausul 16.

¹³⁶ Gencon 94, klausul 18.

¹³⁷ Schofield, 1990, s. 160.

¹³⁸ Cooke et al., 2014, s. 49.

¹³⁹ Cooke et al., 2014, s. 696 f.

råda över.¹⁴⁰ Många rättsfall som berör denna form av fullgörelsehinder handlar om huruvida förseningar eller avbrott i resan är tillräckligt för att *frustrate the adventure*. Det finns inga raka svar på den frågan utan det måste bedömas efter de specifika omständigheterna i fallet, till exempel lastens natur, hur lång förseningen är jämfört med resan i helhet och om leveransen är brådskande. När bedömningen görs ska båda parternas intressen beaktas.¹⁴¹

3.5 Demurrage och skadestånd på grund av försening

Som visats ovan är tidsfaktorn en central del inom resebefraktningen. Parternas prestationer får inte genomföras när som helst eller under hur lång tid som helst, tidpunkten för prestationerna är omsorgsfullt reglerad. Överskrider en part den tidsram som finns för en viss skyldighet kan det uppstå ett ersättningsansvar. Detta kan ta form av demurrage, även kallat överliggetidsersättning, eller skadestånd på grund av försening. Ett gemensamt syfte med dessa är att reglera ansvar för överskridandet av tid, vilket kan få stora ekonomiska konsekvenser främst för fartygsägaren.

Demurrage är en form av avgift som ska betalas av befraktaren till fartygsägaren när fartyget blir försenat på grund av situationer ägaren inte är ansvarig för. Storleken på demurraget bestäms i förhand när befraktningsavtalet ingås, och när det blir aktuellt behöver inte fartygsägaren bevisa någon skada. Demurrage är specifikt för resebefraktning och förekommer inte vid tidsbefraktning, detta då befraktaren betalar frakt som mer kan liknas vid löpande hyra, och står då automatiskt för förseningskostnaderna. När demurrage väl har börjat löpa gör det så till den försenade aktiviteten är avslutad. Det kan således som huvudregel aldrig bli aktuellt med uppehåll i demurrage, vilket följer av uttrycket *once on demurrage, always on demurrage*.¹⁴²

Demurrage är ingen fixerad straffavgift utan ökar i takt med förseningen.¹⁴³ Med denna egenskap kan demurrage sägas vara en konstruktion som skyddar fartygsägarens intressen. Den utgör dock också ett viktigt skydd för befraktaren. Överskrids liggetiden blir befraktaren skyldig att betala demurrage, men det föreligger samtidigt en skyldighet för fartygsägaren att ligga kvar med fartyget i hamnen mot betalning av demurrage. Även om försening uppstår kan befraktaren på så vis vara säker på att denne har möjlighet att lasta/lossa klart. Utan en klausul om demurrage har inte befraktaren någon rätt att hålla kvar fartyget i hamnen när liggetiden har gått ut, men befraktaren kan fortfarande ha ett intresse av att få lastningen eller lossningen slutförd.¹⁴⁴ Det ligger således i parternas intresse att avtala om demurrage eller upprätta ett liknande arrangemang, där fartygsägaren mot

¹⁴⁰ *The Hannah Blumenthal*, 1983.

¹⁴¹ Cooke et al., 2014, s. 700 f.

¹⁴² Cooke et al., 2014, s. 446.

¹⁴³ Tiberg, 2013, s. 1 ff.

¹⁴⁴ Tiberg, 2013, s. 38.

en avgift kvarhåller fartyget i hamnen till dess att lastning eller lossning är avklarad.

Skadestånd på grund av försening är en form av skadestånd och är därför ej fastställt i förväg. Skulle tvist uppstå är det upp till domstol att bestämma dess storlek och fartygsägaren måste kunna visa skada.¹⁴⁵ Sådant skadestånd träder in i de fall parterna inte själva har avtalat om demurrage, eller när förseningen sker vid en situation som faller utanför demurragebestämmelserna.¹⁴⁶ Demurrage omfattar bara lastning och lossning, och sker försening exempelvis efter lastningen är avklarad, såsom vid ordnande med fraktdokument, omfattas de situationerna av skadestånd och inte av demurrage.¹⁴⁷ På så vis kan skillnaden mellan om demurrage eller skadestånd för försening ge stora ekonomiska skillnader, åt positivt eller negativt håll för båda parter. Demurraget är förbestämt, att den faktiska förlusten är lägre eller högre gör ingen skillnad, fartygsägaren får ut det som är bestämt i befraktningsavtalet. Blir det frågan om skadestånd ska istället ägaren visa sin skada och då bestäms skadeståndet utifrån den faktiska förlusten, vilket kan bli både högre och lägre än demurraget och på så vis positivt eller negativt för båda parter.

¹⁴⁵ Tiberg, 2013, s. 1 f.

¹⁴⁶ Tiberg, 2013, s. 543.

¹⁴⁷ Tiberg, 2013, s. 549.

4. Säker hamn

I detta kapitel behandlas inledningsvis definitionen av säker hamn och vad för slags faktorer som kan göra den osäker. Efter det undersöks en befракtares eventuella skyldighet att endast ange en destinationshamn som är säker och när en sådan skyldighet i så fall föreligger.

4.1 Definition av säker hamn

Ovan har det redogjorts närmare för resebefraktning och dess olika faser. En av de grundläggande förutsättningarna för att resebefraktning ska kunna genomföras är att de angivna hamnarna är säkra för fartyget att gå in i. Den klassiska definitionen av säker hamn återfinns i rättsfallet *The Eastern City*:

A port will not be safe unless, in the relevant period of time, a particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger, which cannot be avoided, by good navigation and seamanship.¹⁴⁸

Denna definition utgör utgångspunkten när det ska avgöras huruvida en hamn är säker eller inte. Varje fall måste dock avgöras efter de specifika omständigheter som föreligger.

4.1.1 Faktorer som kan göra hamn osäker

De vanligaste riskerna ett fartyg utsätts för i en hamn är fysiska, såsom igenslamning, oövervakat rev, att skrovet skadas vid grunt vatten etc. Denna typ av faktorer kan innebära att hamnen blir osäker. Även situationer där fartyget är tvunget att demonteras eller lämna sin last för att kunna gå in i hamnen kan påverka säkerheten. Saknar hamnen tillräcklig utrustning kan även detta göra den osäker, till exempel att det saknas adekvata navigationshjälpmedel, tillräckliga system för väderprognoser eller att det saknas bogserbåtar.¹⁴⁹ Det faktum att det är dåligt väder kan dock normalt inte ensamt göra hamnen osäker.¹⁵⁰

Det är inte enbart fysiska faktorer som kan påverka en hamns säkerhet. Det är godtagat att politiska faktorer, exempelvis i form av krigstillstånd, kan påverka säkerheten. I rättsfallet *The Saga Cob* slog domstolen fast att hamnen inte är osäker ”unless the political risk is sufficient for a reasonable shipowner or master to decline to send or sail his vessel there”.¹⁵¹ Även smittorisker har ansetts kunna göra en hamn osäker. I rättsfallet *Ciampa v. British India* härjade en febersmitta i hamnen, och det konstaterades att om en smitta råder som innebär att fartyget kan bli kvarhållet, satt i karantän

¹⁴⁸ *The Eastern City*, 1958, s. 131.

¹⁴⁹ Girvin, 2011, s. 325.

¹⁵⁰ *The Eastern City*, 1958.

¹⁵¹ *The Saga Cob*, 1992, s. 551.

eller liknande, gör detta hamnen osäker. Detta på grund av att fartyget blir icke-sjövärdigt om det går in i sådan hamn.¹⁵²

Vissa geografiska områden kan även överlag anses vara mindre säkra än andra, till exempel Afrikas östra kust där det kan finnas en relativt stor risk för att stöta på pirater. Fartygsägaren kan välja att avböja uppdrag som innebär genomsegling i sådana vatten, i alla fall om det saknas adekvat försäkringsskydd och klausuler i certepartiet som reglerar ansvaret i sådana situationer. Det föreligger fortfarande avtalsfrihet och en ökad osäkerhet behöver inte betyda att sådana resor aldrig genomförs. Dock kan fartygsägaren med fördel ställa högre krav på befraktaren och det ansvar denne tar på sig.

4.1.2 Flera samtidigt rådande omständigheter

Som kan utläsas ur citatet ovan från rättsfallet *The Eastern City* ska avgörandet av hamnens säkerhet göras utifrån ett antagande om att fartygskaptenen har iakttagit gott sjömanskap – en hamn kan inte anses vara osäker på grund av faktorer som uppstår som en följd av att kaptenen inte manövrerar och/eller beordrar fartyget korrekt.¹⁵³ Ett nyligen avgjort rättsfall tar upp frågan om vad som gäller när kaptenen stöter på två omständigheter som var för sig inte anses vara *abnormal occurrence which cannot be avoided, by good navigation and seamanship*, men i kombination innebär svårigheter. I *The Ocean Victory* var fartyget Ocean Victory beordrat till Kashima i Japan. Certepartiet innehöll en klausul som tillskrev befraktaren en skyldighet att enbart ange säkra destinationshamnar. Kort innan hon kunde slutföra lossningen uppstod det långa vågor i hamnen vilka hotade fartygets förtöjning. Det fanns inga prognoser på huruvida läget skulle förbättras och fartygskaptenen beslutade därför, efter råd från lokala lotsar, att söka skydd utanför hamnen. När fartyget var på väg ut ur hamnen rådde det starka vindar och hårt regn, och hennes manövreringsutrymme var begränsat med vågbrytare på ena sidan och land på andra. Omständigheterna gjorde att fartygskaptenen förlorade kontroll över fartyget, vilket ledde till att fartyget kolliderade med vågbrytaren och strandade. Frågorna i rättsfallet blev om hamnen kunde anses vara osäker på grund av dessa omständigheter och om denna osäkerhet i sin tur orsakade fartygets strandande.¹⁵⁴ Befraktarna hävdade att det inte var ett brott mot skyldigheten att ange en säker hamn, utan att naturförhållandena den dagen var av *abnormal occurrence*, och även om hamnen hade varit osäker var anledningen till skadan fartygskaptенens beslut att lämna hamnen. Ett sådant felaktigt beslut var då den primära anledningen till skadan, inte hamnens osäkerhet.¹⁵⁵

I fallet konstaterade domarna att det måste undersökas om händelserna kunde sägas vara en del av hamnens egenskaper och hur stor sannolikheten

¹⁵² *Ciampa v. British India*, 1915.

¹⁵³ Paré, 2014, s. 142.

¹⁵⁴ *The Ocean Victory*, 2015.

¹⁵⁵ *The Ocean Victory*, 2015, s. 381.

är att de sker.¹⁵⁶ Det framhålls i domen att det inte är viktigt huruvida de långa vågorna eller stormen i sig anses vara en egenskap i hamnen, då de i kombination orsakade att skeppet strandade. Domarna diskuterade om de två naturfenomenen tillsammans var en onormal händelse eller ej, vilket de i slutändan ansåg att de var. De två omständigheterna ledde tillsammans till att hamnen var osäker för fartyget att vistas i och hon kunde inte heller säkert lämna den. Befraktaren bar således inte ansvaret för händelserna och ansågs inte ha brutit mot sin plikt att nominera en säker hamn. I och med denna slutsats spelade det ingen roll huruvida det var fartygskaptenens felaktiga agerande som ledde till att skeppet strandade.¹⁵⁷ Det detta rättsfall säger är att två omständigheter som var för sig är otillräckliga tillsammans kan utgöra *abnormal occurrence*.

När flera omständigheter råder samtidigt kan det vara relevant att avgöra vilken av dem som anses vara den primära orsaken till att hamnen är osäker, och vad som är en konsekvens av sådan omständighet. Detta diskuterades i rättsfallet *The Lucille*.¹⁵⁸ Befraktaren beordrade fartyget in i hamnen i Basra, sydöstra Irak. Detta gjordes 20 september 1980, precis vid utbrottet av Iran-Irak-kriget som officiellt drog igång med Iraks invasion av Iran 22 september 1980. Den 22 september stängdes Shatt al-Arab, den flod som utgjorde fartygets farled ut ur hamnen, och hon blev således fast utan möjlighet att lämna. Domstolen höll att den extrema händelse att vägen ut stängdes igen inte kunde ses som ett separat event utan var en konsekvens av oroligheterna i området, som redan rådde när fartyget beordrades in i hamnen den 20 september. Därför var flodens igenstängning inte den primära orsaken till att hamnen var osäker, utan oroligheterna i området, som ansågs vara tillräckligt allvarliga redan den 20 september. Hamnen var således prospektivt osäker när den angavs och den enskilda händelsen att floden stängdes var en konsekvens av en redan rådande omständighet.¹⁵⁹

4.1.3 Temporära hinder

En temporär politisk osäkerhet eller ett temporärt fysiskt hinder är som huvudregel inte tillräckligt för att hamnen ska klassas som osäker. Som huvudregel krävs det att orsaken till osäkerheten råder i en längre tidsperiod. Längden på denna tidsperiod har diskuterats i en mängd rättsfall, och i rättsfallet *The Hermine* ställdes det inledningsvis ett krav på att den skulle vara kommersiellt oacceptabel. I fallet var ett fartyg hyrt för att frakta säd.¹⁶⁰ Hon anlände till hamnen i Destrehan, Louisiana USA, beläget i Mississippifloden cirka 225 kilometer från öppet hav, för att lasta. På vägen ut ur Mississippifloden var hon tvungen att gå genom en passage som kräver regelbunden muddring, och djupet på passagen varierade även under året. Vanlig tidsåtgång för att segla från Destrehan till öppet hav var ungefär tio till tolv timmar, men för Hermine tog den här resan sammanlagt trettio

¹⁵⁶ *The Ocean Victory*, 2015, s. 402.

¹⁵⁷ *The Ocean Victory*, 2015, s. 403.

¹⁵⁸ *The Lucille*, 1984.

¹⁵⁹ *The Lucille*, 1984.

¹⁶⁰ *The Hermine*, 1979.

dagar. Farleden slammade igen vilket ledde till att hon inte hade utrymme till att vara så djupgående som fartyget var. Detta var en årlig företeelse men det här året skedde igenslamningen tidigare än normalt. Fartyget blev som följd av detta försenat med 20 dagar, och sedan ytterligare 10 dagar på grund av att ett annat fartyg förliste.¹⁶¹ I rättsfallet diskuterades begreppet kommersiellt oacceptabelt, och domare Roskill resonerade på följande sätt:

How do you judge whether a particular delay is commercially unacceptable? It may be perfectly acceptable commercially to the charter if he is in no hurry for his cargo and if he does not have to pay the shipowner for the delay. These matters cannot be judged unilaterally in the interests of one party only. There are two parties to the contract and their mutual rights and obligations have to be determined by reference to that upon which they have expressly or impliedly agreed in their contract.¹⁶²

Domstolen kom fram till att hamnen inte var osäker eftersom hindret som orsakade förseningen endast var temporärt och inte ledde till en försening som var kommersiellt oacceptabel. Domarna gick då över till att titta på om förseningen var tillräcklig för att *frustrate the adventure*, som i sig skulle kunna befria parterna från avtalet, vilket de fann att den inte gjorde med de här 20 plus 10 dagarna.¹⁶³ När en bedömning görs av huruvida en omständighet är temporär eller ej måste båda parter intressen beaktas, då de separat med största sannolikhet skulle leda till olika slutsatser.

4.2 Skyldigheten att ange en säker hamn

Parterna kan välja att föra in en skrivelse i certepartiet som uttryckligen ålägger befraftaren ett ansvar för att den nominerade hamnen är säker. Ses det till standardavtalen varierar det, då sådan klausul till exempel saknas i Gencon 94 men finns i Asbatankvoy.¹⁶⁴ Det bakomliggande syftet med en sådan skrivelse diskuteras i rättsfallet *The Hermine*. I rättsfallet sägs det att eftersom befraftaren har den fullständiga rätten att ange en hamn behövs det ett skydd mot att denne inte gör det på ett sätt som äventyrar ägarens fartyg eller riskerar livet på besättningen. När certepartiet skrivs tar fartygsägaren och besättningen på sig att följa befraftarens order, så länge dessa ligger inom certepartiets ramar, och då är det av största vikt att det finns gränser för vad befraftaren kan beordra.¹⁶⁵ Detta ansvar täcker normala och för hamnen naturliga risker som inte kan undvikas med gott sjömanskap.¹⁶⁶

Skyldigheten befraftaren har sträcker sig från att fartyget anländer till hamnen till det lämnar den. Ansvaret kan även omfatta risker som kan stötas på vid annalkandet och utgåendet från hamnen.¹⁶⁷ I rättsfallet *The Sussex*

¹⁶¹ *The Hermine*, 1979, s. 212 ff.

¹⁶² *The Hermine*, 1979, s. 219.

¹⁶³ Cooke et al., 2014, s. 141.

¹⁶⁴ Girvin, 2011, s. 318.

¹⁶⁵ *The Hermine*, 1979, s. 214.

¹⁶⁶ *The Hermine*, 1979.

¹⁶⁷ Girvin, 2011, s. 324.

Oak tvingades fartyget igenom is och ådrog sig skador.¹⁶⁸ I domen sägs det att ju mer avlägset hindret är från hamnen, desto svårare är det att få det att falla under befraktarens ansvar att garantera hamnens säkerhet. När befraktaren anger en hamn garanterar inte denne att den mest direkta vägen dit är säker, dock måste resan vara sådan att en vanlig, klok och skicklig kapten kan hitta en säker färdväg dit.¹⁶⁹

Rättsfallet *The APJ Priti* tar upp situationen när det är en förtöjningsplats som anges och dess säkerhet garanteras, men inte hamnen i helhet.¹⁷⁰ Det slogs fast att om det i ett certeparti anges en förtöjningsplats och ett uttryckligt ansvar för befraktaren att garantera dess säkerhet, gäller det även till och från förtöjningsplatsen inne i hamnen. Ansvaret sträcker sig inte till att omfatta inseglingen till hamnen och inte heller när fartyget sedan lämnar hamnen. Att påstå något annat vore enligt domstolen att erodera skillnaden mellan hamn och förtöjningsplats.¹⁷¹

4.3 Underförstådd skyldighet att ange en säker hamn

I frånvaro av införda klausuler finns det vissa underförstådda skyldigheter som åligger befraktaren och fartygsägaren. Huruvida befraktarens skyldighet att ange en säker destinationshamn kan anses vara det i avsaknad av införd klausul är oklart och verkar bero på hur hamnen är angiven.

Är en specifik hamn angiven i certepartiet kan vägledning finnas i rättsfallet *The Reborn*, där standardavtalet Gencon 94 användes.¹⁷² Klausul 1 i certepartiet var utformad på följande vis, där ordet säker var struket av parterna:

The said vessel [...] shall proceed to the loading port(s) or place(s) stated in box 10 or so near thereto as she may ~~safely~~ get and lie always afloat.

Fartyget skulle lasta i Chekka, Libanon, och lossa i Alger, Algeriet. Hamnen i Chekka hade flera förtöjningsplatser som fartyget *The Reborn* kunde bli beordrad till, den som senare angavs ledde dock till skador på fartygets skrov. Fartygsägaren hävdade att det, för att säkerställa avtalets affärsmässiga effektivitet, borde vara en underförstådd skyldighet att välja en förtöjningsplats, av alla de som fanns tillgängliga, som var prospektivt säker. Detta avfärdades av skiljemännen och fastställdes även sedan av domstol, som slog fast att det inte fanns någon sådan underförstådd skyldighet. Det sades att vid avgörandet av huruvida det finns sådan skyldighet måste det tas i beaktande hur stor frihet befraktaren har när denne beordrar fartyget till en viss hamn och/eller förtöjningsplats. Ju större den

¹⁶⁸ *The Sussex Oak*, 1950.

¹⁶⁹ *The Sussex Oak*, 1950, s. 305.

¹⁷⁰ *The APJ Priti*, 1987.

¹⁷¹ *The APJ Priti*, 1987, s. 42.

¹⁷² *The Reborn*, 2009.

friheten är, desto större är behovet av en underförstådd skyldighet. Tvärtom gäller också, ju mer specifik informationen är från början när hamn anges i certepartiet, desto större är kravet istället på fartygsägaren. Denne anses då ha accepterat att den specifikt angivna hamnen är säker, eller accepterat risken att den inte är det. Är en specifik hamn namngiven i certepartiet anses ägaren ha accepterat den som lastnings- eller lossningshamn. Detta kunde enligt domstolen även appliceras på de förtöjningsplatser som fanns inom hamnen i Chekka. Ytterligare en faktor som talade för att en sådan implicit skyldighet inte kunde läsas in var det faktum att parterna aktivt strukit ordet säker i första klausulen, vilket tydde på att deras intentioner inte var att det skulle finnas en garanti om säkerhet.¹⁷³

Är flera hamnar angivna som alternativ i certepartiet gäller samma skyldighet som ovan. Det anses även då att fartygsägaren har godtagit de angivna hamnarnas säkerhet, eller accepterat risken att de inte är det. Detta slogs fast i rättsfallet *The APJ Priti*.¹⁷⁴

Anges det i certepartiet ett geografiskt område men inga namngivna hamnar är rättsläget oklart om huruvida en underförstådd skyldighet finns över att den senare angivna hamnen är säker. Sådant ansvar har lästs in vid tidsbefraktning, och det är möjligt att en analogi kan göras. I rättsfallet *The Evaggelos Th* resonerade domaren Donaldson på följande sätt:

I should make this implication because common sense and business efficiency require it in case in which the shipowner surrenders to the charterer the right to choose where his ship shall go, and because I think that this is in accordance with the weight of authority.¹⁷⁵

På detta sätt är en situation där ett geografiskt område anges mer likt tidsbefraktning än när hamn eller förtöjningsplats namnges. Detta eftersom mer specifik order kommer senare, precis som att befraktaren vid tidsbefraktning har en möjlighet att löpande ge order. Detta kan även tyckas vara det rimligaste alternativet, då fartygsägaren annars åläggs ett ansvar för något denne inte kan förutse, till skillnad från de fall där hamnar specifikt namnges. Det kan dock argumenteras att ägarens skyldighet att undersöka huruvida den angivna hamnen är säker när den namnges kan sträcka sig till ett geografiskt område, och att frågan ska avgöras på om det är en risk typisk för det området.

Något som ska påpekas är att det görs en skillnad mellan när hamnen är osäker och när den är omöjlig att nå. Detta diskuterades i rättsfallet *Reardon Smith v. Ministry of Agriculture* där följande slogs fast:

At the same time it seems to me that some limitation in the charterers' freedom of choice must be implied, even in cases where the ports from which the choice can be made are specifically named in the charterparty. It was indeed conceded by counsel for the charterers,

¹⁷³ *The Reborn*, 2009, s, 639 ff.

¹⁷⁴ *The APJ Priti*, 1987, s. 41 f.

¹⁷⁵ *The Evaggelos Th*, 1971, s. 204.

both before the judge and this court, that an impossible port must not be nominated.¹⁷⁶

Detta visar att det är skillnad mellan *unsafety* och *impossibility* när det gäller destinationshamnens säkerhet. I rättsfallet *The Springbank* skulle ett fartyg transportera natriumnitrat till Danmark. När befraktaren beordrade fartyget till Danmark hade den brittiska staten instiftat en maxgräns för hur mycket natriumnitrat som fick exporteras till vissa namngivna länder, där Danmark var ett sådant. För att få överskrida den kvantiteten var befraktaren tvungen att få en licens beviljad av staten, något befraktaren var medveten om. Han fick ingen sådan licens beviljad, vilket ledde till att fartyget vid ett hamnuppehåll i Plymouth, England, lossade lasten. Fartygsägaren krävde befraktaren på frakt, något befraktaren bestred. Domstolen slog fast att eftersom befraktaren var medveten om maxgränsen och licenskravet, och trots detta beordrade fartyget till en dansk hamn, var angivandet av hamnen en verkningslös nominering.¹⁷⁷ Oavsett om det föreligger en underförstådd skyldighet för befraktaren att ange en hamn som är säker eller om fartygsägaren anses ha accepterat säkerheten, föreligger det åtminstone en underförstådd skyldighet att inte nominera en hamn som är omöjlig att nå. Det kan tänkas att gränsen mellan de två definitionerna kan vara svår att dra, det är upp till domstolen att avgöra i varje enskilt fall.

Slutsatsen av ovan nämnda borde bli att en underförstådd skyldighet för befraktaren att ange en säker hamn i frånvaro av en skriven klausul beror på hur hamnarna eller förtöjningsplatserna är angivna i certepartiet. Precis som det resoneras kring i rättsfallet *The Reborn* måste det bedömas med hur stor befraktarens frihet är att beordra fartyget dit denne vill i åtanke. Behovet av en underförstådd skyldighet måste kunna sägas öka ju större frihet befraktaren har, detta för att fartygsägarens möjlighet att i förväg undersöka hamnens säkerhet minskar. Tvärtom gäller också, ju mer specifik informationen är från början när hamn anges i befraktningsavtalet, desto större är kravet på fartygsägaren. Denne anses då ha accepterat att den specifikt angivna hamnen är säker, eller accepterat risken att den inte är det. Ingen domstol har än gått så långt som att avgöra denna rättsfråga, och i rättsfall med tidsbefraktning har domarna varit väldigt försiktiga i sina uttalanden om huruvida den underförstådda skyldigheten sträcker sig till att omfatta resebefraktning.

¹⁷⁶ *Reardon Smith v. Ministry of Agriculture*, 1962, s. 110.

¹⁷⁷ *The Springbank*, 1919.

5. När angiven hamn blir osäker

I detta kapitel behandlas situationen när en hamn blir osäker efter att den har angetts, och om det då föreligger ett sekundärt ansvar för befraktaren att ange en ny hamn. Slutligen tittas det närmare på den så kallade närklausulen, som rör just situationer där det upptäcks att destinationshamnen är osäker. Det redogörs för klausulens rekvisit och fyra rättsfall där den har åberopats.

5.1 Sekundärt ansvar att ange en ny hamn

En hamn kan anses vara säker när den nomineras som lastnings- eller lossningshamn men efter avtalets ingående bli osäker på grund av omständigheter som inte möjligen kunde förutsetts vid avtalsingåendet. Det finns inget som hindrar parterna från att komma överens om att ändra destinationen, antingen under färdens gång eller att vid avtalets ingående föra in en klausul som behandlar problemet. Till exempel kan en närklausul föras in i kontraktet, vilken kommer redogöras närmare för nedan. Större problem uppstår när sådant ansvar ej är infört i certepartiet. Upptäcks det att hamnen har blivit osäker när fartyget anländer finns det för kaptenen två möjligheter: antingen är kaptenen tvingad att ta fartyget in i den osäkra hamnen, eller befrias denne från skyldigheten att gå in i avtalad hamn. Det första alternativet verkar otänkbart och domstolen kom även fram till detta i rättsfallet *The Evaggelos Th*, och kaptenen är således befriad från ansvaret att gå in i den angivna hamnen.¹⁷⁸ Skulle fartygskaptenen trots hamnens osäkerhet välja att gå in, kan detta leda till ett aktualiserande av *novus actus interveniens*. Detta innebär att kaptenen anses agera på ett sätt som utlöser risk för skada, påskyndar en skada eller på annat sätt omedelbart orsakar en skada som det fanns en risk för.¹⁷⁹ Agerar kaptenen på detta sätt kan det medföra att en ingående undersökning om hamnens säkerhet inte behöver göras då det inte anses vara den primära orsaken till skadan, utan kaptenens agerande och beslut.¹⁸⁰ Detta borde anses vara rimligt då befraktaren måste kunna lita på att kaptenen inte tar beslut som äventyrar säkerheten hos befraktarens gods. Agerar kaptenen på detta sätt kan det hindra fartygsägaren från att få ersättning för de skador som uppstår.¹⁸¹

Är en angiven hamn osäker har kaptenen ingen skyldighet att ta fartyget in i den, och en fråga av vikt blir då om befraktaren har en sekundär skyldighet att ange en ny hamn och i så fall vid vilka situationer. Det har vid tidsbefraktning ansetts föreligga ett sekundärt ansvar att vid sådana här fall ange en ny, säker hamn.¹⁸² Domstolen har i vissa fall samtidigt resonerat

¹⁷⁸ *The Evaggelos Th*, 1971, s. 205.

¹⁷⁹ Girvin, 2011, s. 334.

¹⁸⁰ Paré, 2014, s. 154.

¹⁸¹ Girvin, 2011, s. 334.

¹⁸² *The Evia (No 2)*, 1983.

kring om liknande ansvar föreligger vid resebefraktning, ett ansvar de har varit ovilliga att läsa in.¹⁸³

En rätt för befraktaren att nominera en ny hamn vid resebefraktning ansågs föreligga i rättsfallet *The Teutonia* från 1872. I nämnda rättsfall blev den angivna hamnen osäker efter den angetts på grund av att krig bröt ut. Domstolen slog i fallet fast att befraktaren hade rätten att ange en annan hamn.¹⁸⁴ Rättsfallet har dock blivit hårt kritiserat och i rättsfallet *The Vancouver Strike* uttalade sig domare Sellers om att domslutet i *The Teutonia* och resonemanget bakom inte var tillförlitligt.¹⁸⁵

Anledningen till att slutsatsen i *The Teutonia* har kritiserats hårt är att den strider mot resebefraktningens natur. Vid tidsbefraktning har befraktaren ett löpande ansvar att ge instruktioner till besättningen, något som inte finns vid resebefraktning, och på grund av denna skillnad i befraktningsformernas natur kan det automatiskt inte läsas in samma skyldigheter. Visst resonemang kring frågan gjordes i rättsfallet *Anglo-Danubian Transport Co Ltd v. Ministry of Food*.¹⁸⁶ Där uttalar sig domare Devlin om att hamnen ”when nominated, is to be treated as if it had been written into the charterparty”.¹⁸⁷ Detta borde antyda att en angiven hamn inte kan ändras, även om hamnens säkerhet ändras under färdens gång.¹⁸⁸ Rättsläget i den här frågan är dock oklart, och det finns inga rättsfall som klart ger ett svar på frågan om det föreligger en underförstådd sekundär skyldighet för befraktaren att ange en ny hamn. Att domare i rättsfall efter *The Teutonia* sagt att slutsatsen i rättsfallet inte är tillförlitlig kan tyda på att de inte vill att ett sådant sekundärt ska föreligga.

Situationen kan även vara det motsatta, att hamnen är osäker när den anges men blir säker under färdens gång. Detta var fallet i rättsfallet *The Vine*.¹⁸⁹ När lossningshamnen var nominerad var den prospektivt osäker på grund av att den hade blivit skadad i en fartygsolycka. Vid tidpunkten för fartygets ankomst var hamnen under reparation och efter en kort väntetid var hamnen reparerad vilket gjorde den säker igen. Domaren i målet slog fast att fartygets ägare hade rätt till skadestånd relaterat till den väntetid de råkade ut för, på grund av att befraktaren hade brutit mot sin plikt att nominera en säker hamn. Det kan argumenteras att detta är förståeligt, men hade hamnen blivit färdigreparerad innan fartygets ankomst kunde läget blivit annorlunda. Även om befraktaren brutit mot sin plikt verkar det tveksamt att denne överträdelse skulle anses ha orsakat ägaren förluster, under omständigheter där hamnen inte längre är osäker vid den tidpunkt fartyget anländer. Det skapar en intressant fråga om det är godtagbart att bryta mot plikten att nominera en säker hamn om den med säkerhet kommer att bli säker till den tidpunkt då fartyget anländer. Som citerats ovan står det i den klassiska

¹⁸³ *The Evia (No 2)*, 1983, s. 765.

¹⁸⁴ *The Teutonia*, 1871.

¹⁸⁵ *The Vancouver Strike Cases*, 1961, s. 408.

¹⁸⁶ *Anglo-Danubian Transport Co. v. Ministry of Food*, 1949.

¹⁸⁷ *Anglo-Danubian Transport Co. v. Ministry of Food*, 1949, s. 139.

¹⁸⁸ Cooke et al., 2014, s. 122.

¹⁸⁹ *The Vine*, 2011.

definitionen av säker hamn från rättsfallet *Eastern City* att hamnen ska vara säker att nå, använda och gå ur ”in the relevant period of time”.¹⁹⁰ Det tyder på att det är när detta ska genomföras, och inte när den anges. I rättsfallet *The Evia (No 2)* diskuterades detta problem och det framhölls att det annars skulle leda till att en hamn som exempelvis vid tillfället när den angavs var blockerad av is, men som med all säkerhet skulle vara fri från sådan vid fartygets ankomst, inte skulle kunna anges som destination. Ingås avtal lång tid i förväg skulle då många delar i världen som säsongsvis är istäckta inte gå att ange i certeparti stora delar under året, vilket kan verka orimligt. Det slogs därför fast att hamnen vid nomineringstillfället ska vara *prospectively safe*.¹⁹¹

5.2 Närklausulen

Som beskrivits ovan kan det uppstå omständigheter som gör att den angivna hamnen blir osäker efter den har angetts som destination, dock är rättsläget oklart huruvida befraftaren har en sekundär skyldighet att ange en ny hamn. För att undvika sådana situationer där parterna inte är på det klara vem som har vilka skyldigheter införs i de flesta certepartier en så kallad närklausul.¹⁹² Blir destinationshamnen osäker och det inte finns bestämmelser i certepartiet som ger någon av parterna skyldighet, eller rätt, att beordra fartyget till en alternativ hamn kan detta leda till *frustration of the contract* och parterna befrias från sina förpliktelser.

5.2.1 Allmänt om närklausulen

En närklausul får den utformningen parterna väljer att ge den, men i standardavtalet Gencon 94 har bestämmelsen följande formulering:

The said vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10, or so near thereto as she may safely get and always lie afloat [min kursivering], and there load a full and complete cargo [...].¹⁹³

Samma formulering används sedan även för lossningshamnen längre ner i samma klausul. Det kan sägas finnas två tänkbara sätt klausulen kan användas när det gäller alternativ hamn: antingen anger befraftaren en alternativ hamn från början i certepartiet, eller ges fartygsägaren en rätt att ta fartyget till en alternativ hamn. Används det första alternativet fräntas inte befraftaren det ansvar denne har att från början ange en säker hamn. Används en närklausul och befraftaren anger den alternativa hamnen sträcker sig ansvaret att nominera en säker hamn även till att täcka den.¹⁹⁴ Utgångspunkten nedan kommer dock vara att ingen alternativ hamn är angiven i certepartiet.

¹⁹⁰ *The Eastern City*, 1958, s. 131.

¹⁹¹ *The Evia (No 2)*, 1983, s. 757.

¹⁹² Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 127.

¹⁹³ Gencon 94, klausul 1, stycke 2.

¹⁹⁴ Cooke et al., 2014, s. 145 ff.

Klausulen är effektiv när oväntade händelser sker som gör att den angivna hamnen blir osäker.¹⁹⁵ Den ger fartygsägaren en möjlighet att ta fartyget till en alternativ destinationshamn och där förklara resan avslutad. Det är av största vikt att detta kan göras för att lasten ska få lossas och frakten ska kunna utkrävas.¹⁹⁶ Lord Watson förklarar klausulen i rättsfallet *Dahl v Nelson*:

I think it may be taken as settled law, that when, by the terms of a charterparty, a loaded ship is destined to a particular dock, or as near thereto as she may safely get, the first of these alternatives constitutes a primary obligation; and, in order to complete her voyage, the vessel must proceed to and into the dock named, unless it has become in some sense 'impossible' to do so.¹⁹⁷

Klausulen kan alltså endast åberopas när det har blivit omöjligt för fartyget att nå den angivna hamnen och den kan således med denna definition ej åberopas om hamnen är säker. I klausulen refererar ordet *säker* till fartygets säkerhet, inte lastens, och den har i praxis ansetts inte bara täcka situationer som beror på vädret eller fysiska hinder, utan även till exempel politisk osäkerhet,¹⁹⁸ och stillastående i hamnen på grund av trängsel.¹⁹⁹ Anledningen till att hamnen i det läget är osäker kan inte vara av temporär karaktär och hindret måste även vara i eller väldigt nära den angivna hamnen. Är dessa krav uppfyllda har fartygsägaren rätt till att ta fartyget till en alternativ hamn belägen i närheten, som blir den nya lastnings- eller lossningshamnen.²⁰⁰ Dock anses inte ägaren kunna åberopa klausulen om det går att nå den angivna hamnen via annan rutt, även om denna alternativa rutt medför betydande extrakostnader.²⁰¹

5.2.2 Temporära hinder och skälig tid

För att få åberopa klausulen måste den angivna hamnen vara osäker, men det är också av betydelse varför den är det och hur länge den kommer att vara så. Det visas av rättsfallen nedan att hindret som gör hamnen osäker måste vara av permanent karaktär, detta är på grund av att, som visats ovan, tillfälliga hinder inte är tillräckliga för att göra en hamn osäker. Fartygsägaren har en skyldighet att vänta skälig tid för att omständigheterna ska upphöra innan denne anser att hamnen är osäker och åberopar närklausulen. Denna skyldighet förklaras bland annat i rättsfallet *The Varing*:

¹⁹⁵ Falkanger, Bull & Brautaset, 1998, s. 384.

¹⁹⁶ Wilson, 2010, s. 63.

¹⁹⁷ Lord Watson, *Dahl v. Nelson*, 1880, s. 57.

¹⁹⁸ *Nobel's Explosives v. Jenkins*, 1896, s. 326 ff.

¹⁹⁹ *Dahl v. Nelson*, 1880, s. 38 ff.

²⁰⁰ Falkanger, Bull & Brautaset, 1998, s. 384.

²⁰¹ Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989, s. 127.

When you are chartered to go to a discharging place and cannot get there, first of all you are bound to wait a reasonable time before having recourse to the clause 'or so near thereunto as she may safely get'. You cannot arrive, and when you find you cannot get in at the exact minute, or on the exact day you desire, you immediately go off to a place which you describe as 'or so near thereunto as she may safely get'. When a reasonable time has elapsed, and when there is no chance of you getting in to your discharging place within a reasonable time, the ship is at liberty to go to a reasonable discharging place.²⁰²

Det kommer också att visas nedan att hindrets karaktär är av stor betydelse, och som framkom i citatet från *Eastern City* ovan måste det vara ett hinder "which cannot be avoided, by good navigation and seamanship".²⁰³ Hindrets karaktär, varaktighet och huruvida det var känt när hamnen angavs spelar således stor roll, dock fråntar detta inte parterna deras avtalsfrihet. Anger certepartiet uttryckligen något annat går det före dessa principer.

5.2.2.1 *SS Knutsford*

I rättsfallet *SS Knutsford* fraktade ett ångfartyg gods från Middlesbrough och London, England, till Vladivostok i Ryssland.²⁰⁴ Parterna hade infört en närklausul, vilket innebar att fartyget skulle leverera varor till Vladivostok eller så nära som hon säkert kunde komma. När fartyget var cirka 65 kilometer från den angivna hamnen stötte de på is, vilket gjorde att färden ej kunde fullföljas. Det rådde osäkerheter kring hur länge tillståndet skulle råda och efter tre dagars väntande tog kaptenen beslutet att vända fartyget mot en alternativ hamn, Nagasaki i Japan, där han lossade lasten. Tolv timmar efter detta beslut togs klarnade vädret upp och inloppet till Vladivostok blev återigen isfri. Fartygsägaren hävdade att denne hade rätt att åberopa närklausulen, medan befraktaren hävdade att kaptenen styrde om mot den alternativa hamnen för tidigt, han hade en skyldighet att vänta längre tid för att se hur väderförhållandena artade sig.²⁰⁵

House of Lords började med att påpeka att det faktum att inloppet till Vladivostok var stängt på grund av is innebar inte att hamnen var osäker. Definitionen av osäker kan enligt rätten inte vara att den endast är detta när fartyget anländer, utan kaptenen har en skyldighet att avvakta för att se om det endast är ett temporärt hinder.²⁰⁶ House of Lords fortsatte sedan med att resonera kring tidpunkten fartyget stötte på isen. Hade detta skett mitt i vintern är det möjligt att det inte hade funnits någon skyldighet för kaptenen att avvakta, då är det känt att det är ett naturfenomen som kommer att hålla i sig. Den aktuella tidpunkten i rättsfallet var dock i början av vintern, när vädret var ostadigt, och därför fanns det en chans att det skulle klarna upp. Det bedömdes vara fem månader till vintersäsongen med säkerhet var över, och den tiden slog domstolen fast att kaptenen inte hade en skyldighet att

²⁰² *The Varing*, 1931, s. 207 f.

²⁰³ *The Eastern City*, 1958, s. 131.

²⁰⁴ *SS Knutsford*, 1908.

²⁰⁵ *SS Knutsford*, 1908, s. 406 ff.

²⁰⁶ *SS Knutsford*, 1908, s. 409.

vänta. De påpekade att svårigheten i fallet låg i att bedöma om fartygets kapten dock inte borde ha väntat lite längre än de tre dagarna. Det är en fråga som är svår att besvara och det sades att det inte var rättvist att använda informationen man hade vid tidpunkten för överklagandet till House of Lords – att isförhållandena hade förbättrats endast tolv timmar efter de vände om.²⁰⁷

För att kunna bedöma om kaptenen avvaktade skälig tid innan han gick vidare slog rätten fast att de måste titta på den bedömning kaptenen kunde göra vid den aktuella tidpunkten. De erkände att hamnen i Vladivostok under de tre dagarna var oåtkomlig på grund av is, i det avseendet slog de fast att kaptenen hade gjort en korrekt bedömning. Dock konstaterade de att detta måste bedömas i relation till resan i helhet, tre dagar när det gäller en resa från England till sydöstra Ryssland kan inte anses vara en oskälig försening. Lord Loreburn resonerade kring detta på följande sätt:

Was the port of Vladivostok "inaccessible" on account of ice? At the moment and for two or three days, undoubtedly it was; but the meaning [...] is that the port must be inaccessible in a commercial sense, so that a ship cannot enter without inordinate delay. There is no ground whatever for saying that a delay of three days on a journey so long as the one from England to Vladivostok could be regarded as inordinate delay.²⁰⁸

Att svara på frågan vad skälig tid exakt skulle vara i det här fallet är i princip omöjligt enligt rätten. När en bedömning görs måste dock båda parter intressen beaktas, och rätten slog fast att kaptenen inte avvaktade så länge som en person med befraftarens intresse i åtanke skulle ha gjort. Därför väntade han inte skälig tid innan han åberopade närklausulen och istället satte kurs mot Nagasaki.²⁰⁹

I detta rättsfall slogs det fast att tre dagar på en resa mellan England och sydöstra Ryssland inte utgör skälig tid, men att fem månader med säkerhet gör det. Det är ett brett tidsspann och ger inte mycket vägledning i frågan vad skälig tid är. Det är enkelt att i efterhand säga att kaptenen borde avvaktat ett litet tag till, eftersom det nu är känt att väderförhållandet förbättrades efter tolv timmar. Det kan argumenteras att en viktig faktor för att bedöma skälig tid i detta fall är osäkerheten i framtida väderförhållanden. Domstolen slår fast att det är omöjligt för kaptenen att veta hur länge isen skulle ligga men tre dagars väntande var inte tillräckligt. Det var i början av vintern, men rätten slog också fast att fem månaders väntan, till en tidpunkt de med säkerhet vet att vädret skulle vara bättre, var för länge. Kaptenen skulle inte behöva vänta ut de vinterförhållanden som han med säkerhet visste skulle föreligga, då hade den mest effektiva lösningen varit att åberopa närklausulen och fortsätta mot annan hamn. Därför måste det vid tidpunkten i rättsfallet funnit en chans för förbättring, och det är denna osäkerhet som gjorde att det ställdes större krav på kaptenens i frågan om

²⁰⁷ *SS Knutsford*, 1908, s. 406 ff.

²⁰⁸ *SS Knutsford*, 1908, s. 409 f.

²⁰⁹ *SS Knutsford*, 1908, s. 409 f.

antal dagar denne avvaktar. Skulle han anlänt när isen med all säkerhet skulle ligga kvar i fem månader är det därför troligt att inte skulle behöva avvakta lika många dagar, då hade det legat i båda parter intresse att tidigt sätta kurs mot närliggande alternativ hamn.

5.2.2.2. *Metcalf v. Britannia Ironworks*

I rättsfallet *Metcalf v. Britannia Ironworks* var ett fartyg chartrat för att frakta gods till Taganrog, en hamn i Azovska sjön, öster om Krimhalvön, eller så nära hon säkert kunde komma.²¹⁰ Fartyget anlände till en hamn i sjöns mynning, där det upptäcktes att sjön var täckt med is. Detta upptäcktes i december och det uppskattades att sjön tidigast skulle vara tillgänglig för genomsegling i april. Detta gjorde att fartygets kapten bedömde att han hade tagit fartyget så nära han säkert kunde komma och lossade därför lasten.²¹¹

Rätten konstaterade att kaptenen hade tagit rätt beslut när han valde att inte fortsätta in i Azovska sjön då det kunde ha inneburit en fara för fartyget och dess besättning. Dock var ishindret av temporär karaktär och det återkom årligen. I och med att hindret var återkommande, och skedde inte tidigare än normalt det aktuella året, var det en faktor kaptenen borde känt till. Lord Coleridge konstaterade att det var ”such as must be incident to every contract for a voyage to a frozen sea”, och borde tagits i beaktande vid planeringen av resan.²¹² Hade kaptenen gjort det hade problemet aldrig uppstått. Detta innebar att det föll utanför omfattningen av avtalets närklausul och den uppskattade väntetiden på fem månader tills det rädde andra väderförhållanden var inte relevant. Avslutningsvis konstaterade rätten att fartygsägaren inte hade fullföljt sina skyldigheter i certepartiet och var därför inte berättigad till fraktavgiften.

Jämförs detta rättsfall med *SS Knutsford* påvisas skillnaden mellan kända och okända hinder. Det ställs krav på fartygsägaren att ta kända hinder i beaktande när resan planeras. I det här rättsfallet spelade det ingen roll att isen beräknades ligga kvar i fyra till fem månader, något som ansågs tillräckligt i *SS Knutsford*, då det var på grund av omständigheter de borde känt till innan resans start.

5.2.2.3 *The Athamas*

I rättsfallet *The Athamas* skulle fartyget Athamas frakta gods till hamnen i Saigon, nu Ho-chi Minh City, Vietnam, där hon skulle lossa en del av lasten för att sedan fortsätta till Phnom Penhs hamn, Kambodja, där resten av lasten skulle lossas.²¹³ Efter att ha lämnat hamnen i Saigon skulle Athamas färdas upp längst en flod till Phnom Penh, cirka 250 kilometer bort, något hon ej klarade av. Vid tidpunkten var det starka tidvattenströmmar, och för att ta sig uppåt floden krävdes det att fartyget lotsades. Dock mötte inte

²¹⁰ *Metcalf v. Britannia Ironworks*, 1877.

²¹¹ *Metcalf v. Britannia Ironworks*, 1877, s. 423 ff.

²¹² *Metcalf v. Britannia Ironworks*, 1877, s. 426.

²¹³ *The Athamas*, 1963.

Athamas minimihastighetskravet och kunde därför inte färdas vidare. Det beräknades att tillståndet skulle råda ungefär fem månader framöver och det gjorde att kaptenen tog beslutet att lossa allt gods i Saigon och förklarade därmed resan avslutad. Tvisten gick upp till House of Lords.²¹⁴

När rätten i det här rättsfallet bedömde vad skälig tid var fastställde de att det är beroende på vad alternativerna är, och hur långt bort den alternativa hamnen ligger. Avståndet till närmaste hamn kan vara för stort i förhållande till den ursprungliga resans tid, längd och natur, och att styra fartyget dit skulle därför kunna vara orimligt. I *The Athamas* skulle de behöva vänta i fem månader innan de kunde fortsätta och avsluta färden i Phnom Penh. Dessa fem månader jämförde domarna med alternativet att lossa allt gods i Saigon, 250 kilometer bort. De slog fast att Saigon var så nära som fartyget säkert kunde komma, och att kaptenen hade rätt att återöppna närklausulen.²¹⁵

I det här rättsfallet behandlade domstolen frågan om geografiska gränser vid återöppnandet av närklausulen. De sa att Saigon var inom Phnom Penhs räckvidd²¹⁶, vilket innebär att "it was the nearest practical port in an area within an area of close proximity to the destination".²¹⁷ Begreppet avstånd sades vara en föränderlig faktor, och vad som är nära och avlägset beror på var i världen fartyget befinner sig och andra omständigheter specifika för den resan. Därför är det omöjligt att bestämma exakt hur långt bort en hamn får ligga för att anses vara i en hamns räckvidd. Lord Pearson konstaterade att 250 kilometer i det här fallet var inom räckvidden, men att det låg på gränsen till att vara det. Kaptenens beslut att lossa all last i hamnen i Saigon bedömdes tillslut vara rättfärdigat, att vänta fem månader hade varit orimligt.²¹⁸

5.2.2.4 *Parker v. Winslow*

I rättsfallet *Parker v. Winslow* var ett fartyg chartrat för att gå till Plymouth, England, dock inte högre än Torpoint eller New Passage, eller så nära hon säkert kan komma.²¹⁹ Hamnen i Plymouth ligger vid båda floderna Plym och Tamars mynningar och är en av världens största naturliga hamnar. När fartyget nådde Plymouth beordrade godsets mottagare att lasten skulle lossas vid Brunswick Wharf, något som krävde att hon passerade en lerbank. När fartyget nådde lerbanken var det nipflod, vilket innebär att tidvattnet är ovanligt lågt. Fartyget togs så långt hon säkert kunde, till lerbanken, och fortsatte sedan fram till Brunswick Wharf när tidvattnet var högre. Detta resulterade i en försening på 14 dagar, och fartygsägarna krävde demurrage.²²⁰

²¹⁴ *The Athamas*, 1963, s. 287 ff.

²¹⁵ *The Athamas*, 1963.

²¹⁶ På engelska är formuleringen att Saigon var "in the ambit of" Phnom Penh.

²¹⁷ *The Athamas*, 1963, s. 302.

²¹⁸ *The Athamas*, 1963, s. 302.

²¹⁹ *Parker v. Winslow*, 1857.

²²⁰ *Parker v. Winslow*, 1857, s. 942 ff.

Domstolen avslog fartygsägarnas krav på demurrage, och hävdade att de skulle ha protesterat när Brunswick Wharf angavs som lossningsplats. Inga protester gjordes, och de ansåg därför ha accepterat detta. Vidare resonerar domstolen att fartygsägarna visste att Plymouth ligger vid två flodmynningar och att tidvatten är något de måste ta i beaktande. Detta är något som ingår i den vanliga navigationen, att ta hänsyn till tidvatten.²²¹ Därför var inte fartyget så nära hon säkert kunde komma när hon nådde lerbanken, och ägarna hade ingen rätt till demurrage.²²²

²²¹ *Parker v. Winslow*, 1857, s. 948.

²²² *Parker v. Winslow*, 1857, s. 950.

6. Sammanfattande analys och slutsatser

Detta kapitel utgör en sammanfattande analys. Huvudsyftet med uppsatsen var att undersöka vilket ansvar befraktaren har gentemot fartygsägaren i frågan om att endast ange säkra hamnar. Detta skulle göras med utgångspunkt i engelsk rätt och främst med undersökning av rättsfall. Först undersöktes befraktarens skyldighet att endast ange säkra hamnar när certepartiet utformats på olika sätt, och sedan fall där omständigheter har uppstått som gjort hamnen osäker efter den angavs. Det är då intressant att se om det föreligger en sekundär skyldighet för befraktaren att ange en ny hamn. Närklausulen kan användas för att säkra upp mot sådana situationer men det krävs att vissa rekvisit är uppfyllda. Hur dessa rekvisit har tolkats i rättsfall undersöktes närmare.

Inledningsvis gavs följande frågeställning:

1. Vilken skyldighet har befraktaren gentemot fartygsägaren att vid resebefraktning endast nominera en säker hamn som destination, både när skyldigheten har angetts i certepartiet och när den inte har angetts?
2. I de fall en hamn blir osäker efter den har angetts som destination, föreligger det en sekundär skyldighet för befraktaren att nominera en ny, säker hamn?
3. Vilka rekvisit ska vara uppfyllda för att fartygsägaren ska få åberopa närklausulen och hur har dessa tolkats av domstol?

Frågorna har analyserats löpande i uppsatsen men nedan följer avslutande reflektioner och ett försök till att besvara ställda frågor. För att kunna göra detta på ett tydligt sätt har frågorna delats upp och besvarats i varsitt underkapitel och kapitlet avslutas med ett par slutsatser.

6.1 Befraktarens eventuella skyldighet att ange en säker hamn

En förutsättning för att hela resebefraktningen ska kunna genomföras är att fartygsägaren har en möjlighet att ta in fartyget i de hamnar som befraktaren har angivit i certepartiet, annars kan inte fartyget lasta eller lossa godset. Hamnen måste vara säker för fartyget att gå in i. Skyldigheten att ange destinationshamnarna faller på befraktaren. Det är denne som kan kallas för beställaren av resan och har då följaktligen det ansvaret. I och med att rätten till att ange destinationen faller på befraktaren är det naturligt att vissa begränsningar finns för att skydda fartygsägaren. Det behövs ett skydd mot att befraktaren inte använder denna rätt på ett sätt som äventyrar fartyget eller fartygets besättning, eftersom fartygsägaren som huvudregel har en skyldighet att följa de order som ges. På grund av detta väljer parterna ibland att i certepartiet föra in en skyldighet för befraktaren att endast ange hamnar som är säkra. Befraktaren har då en skyldighet att endast nominera

hamnar som det specifika fartyget vid den relevanta tidpunkten kan nå, använda och återvända från utan att, i frånvaro av abnorma händelser, bli utsatt för fara som inte kan undvikas med gott sjömanskap. Anges en specifik förtöjningsplats sträcker sig ansvaret till att omfatta seglingen till och från förtöjningsplatsen, inne i hamnen. Ansvaret sträcker sig inte då till att omfatta insegling till hamnen eller färd ut från den.

Är ett ansvar för befraktaren att endast ange en säker hamn införd i certepartiet har denne således detta ansvar. Rättsläget är mer oklart när sådant ansvar inte är införd, och huruvida det då kan sägas vara underförstått. Detta verkar bero på hur destinationshamnen är angiven. Är en specifik hamn eller förtöjningsplats angiven verkar risken för dess osäkerhet falla på fartygsägaren. Denne anses ha accepterat att den angivna hamnen är säker eller risken att den inte är det, och tillskrivs på så vis någon form av undersökningsplikt. Detta då ägaren har möjligheten att neka att den tilltänka hamnen anges och begära en ny. Görs inte det faller ansvaret på ägaren, och en underförstådd skyldighet för befraktaren att endast ange en säker hamn finns således inte vid denna situation.

Har ett visst geografiskt område angetts i certepartiet för att sedan specificeras av befraktaren längre fram, är rättsläget desto mer oklart. Denna form kan, som ovan argumenterats för, sägas ha vissa likheter med tidsbefraktning. Befraktaren har inte den löpande rätten att ge order till fartyget, men destinationen anges inte heller när certepartiet skrivs, utan längre fram. Dock kan fartygsägarens ansvar att undersöka det som anges i certepartiet möjligen sträcka sig till ett geografiskt område. Det anges fortfarande i avtalet och det finns en reell möjlighet för ägaren att göra en undersökning. Anges ett avgränsat geografiskt område utanför Afrikas östra kust, borde en fartygsägare utan orimliga svårigheter till exempel kunna ta reda på att förekomsten av pirater är mer vanligt just där. Om ägaren anses godkänna att en viss hamn är säker när den anges, eller acceptera risken, borde inte samma sak kunna gälla för ett avgränsat geografiskt område? Detta skulle i så fall förutsätta att det var omständigheter som kan sägas vara karaktäristiska för just det området. Är den senare angivna hamnen osäker på grund av något som är karaktäristiskt för området, kan det argumenteras att ansvaret borde falla på fartygsägaren. Är hamnen osäker på grund av något som inte är karaktäristiskt för området, är behovet av en underförstådd skyldighet för befraktaren att endast ange säker hamn större.

Något som talar för att det inte föreligger en underförstådd skyldighet är den avtalsfrihet som råder mellan parterna. Det står dem fritt att föra in ett sådant ansvar i certepartiet och vissa standardavtal innehåller även en sådan klausul, det är inte direkt ovanligt. Att de då väljer att inte föra in detta kan tyda på att deras intentioner är att det inte ska finnas ett sådant ansvar. Att fartygsägaren sedan vid tvist påstår att det finns ett sådant underförstått ansvar kan ge känslan av en efterhandskonstruktion. Ägaren hade möjligheten att kräva att detta fördes in i certepartiet eller annars avstå från uppdraget. Det är högst möjligt att det hölls utanför i hopp om att inget skulle ske, och att när det sedan gör det, sätter ägaren sitt hopp till det underförstådda ansvaret för att kunna täcka sina skador. Är det en

underförstådd skyldighet kan det inte anses vara ett tillägg till avtalet, utan mer en tolkning av vad avtalet betyder. Därför måste det ses till vad parterna hade för intentioner när avtalet ingicks. Domstol kan inte ge avtalet en annan betydelse än vad som är menat, och då tillskriva parterna skyldigheter de inte var menade att ha. Detta kanske särskilt då detta rättsområde, och särskilt inom den engelska rätten, är ett område som är så pass präglad av avtalsfrihet.

Med tanke på det ovan sagda ska denna frågeställning försöka besvaras. I de fall det har skrivits in i certepartiet att befraktaren har ett ansvar att ange en säker hamn, föreligger också ett sådant ansvar. När ett sådant ansvar inte är uttryckligen infört i certepartiet, har domstolen varken slagit fast att det finns eller inte finns en sådan underförstådd skyldighet. Anges en eller flera specifikt namngivna destinationer, är inte en sådan skyldighet underförstådd. Anges ett visst geografiskt område för att befraktaren senare ska namnge destinationen, är rättsläget mer oklart, och det finns inget rättsfall som avgör frågan. Jag hävdar att det inte borde göra det när det är på grund av att hamnen är osäker av något som är karaktäristiskt för det geografiska området, detta då fartygsägaren har samma möjlighet att undersöka en eller flera namngivna hamnar som ett geografiskt område. Om det däremot är faktorer som endast föreligger i den specifika hamnen och inte kan förutses för det geografiska området, anser jag att en underförstådd skyldighet bör föreligga. Detta på grund av ägarens begränsade möjlighet att i förväg undersöka säkerheten i hamnen. Befraktaren har då en vidsträckt frihet att senare ange en hamn, och jag anser att det skulle ge ägaren en alltför betungande skyldighet att till exempel börja undersöka hamnens säkerhet om fartyget till sjöss beordras till en lastningshamn, eller om lossningshamn anges när konossementet skrivs på i lastningshamnen. Om hela sjöresan ska kunna planeras noggrant, för effektivitet men också för att undvika andra risker, krävs det att det finns tid till det. Om befraktaren vill föra in ett geografiskt område för att behålla viss frihet, anser jag att befraktaren även bär ansvaret för att den senare nominerade destinationen är säker, om det beror på omständigheter som inte är karaktäristiska för området.

6.2 Befraktarens eventuellt sekundära skyldighet att ange en ny, säker hamn

Fartygsägaren har ingen skyldighet att gå in i en hamn om det upptäcks att den är osäker, tvärtom kan denne själv bli ansvarig för skador om så görs. I och med att kaptenen befrias från sitt ansvar att gå in i hamnen kan den fortsatta resan bli beroende av vilka skyldigheter befraktaren har att agera. Vid tidsbefraktning föreligger det ett ansvar hos befraktaren att ange en ny, säker hamn. Domstolen har dock varit ovillig att läsa in ett liknande sekundärt ansvar vid resebefraktning. Detta beror på de fundamentala skillnaderna mellan de två befraktningsformerna, där befraktaren vid tidsbefraktning har en löpande rättighet och ansvar att ge order till fartyget, något som inte finns vid resebefraktning.

Frågan avgjordes 1872 för att i senare rättsfall förklaras ogiltigt. När domare aktivt säger att resonemanget och domslutet är fel tyder det starkt på att de inte vill läsa in ett sådant sekundärt ansvar. Det finns visserligen inget rättsfall som klart avgör att det inte finns, men när det skedde på det här sättet borde det kunna tolkas nästintill på samma vis. Domarna valde aktivt att hålla frågan öppen, när det fanns ett avgörande som tog ställning. Detta anser jag väger tungt, särskilt inom common law. Förutom avgörandet 1872 har visst resonemang gjorts i frågan, men den har inte avgjorts (igen). Det finns tvärtom rättsfall som slagit fast att när en hamn anges ska den behandlas som att den stod i certepartiet, vilket pekar på att den inte kan ändras.

Det kan argumenteras för att det skulle kunna göras skillnad mellan lastnings- och lossningshamn i frågan. När fartyget går till lossningshamnen bär hon gods, vilket godsmottagaren har ett starkt intresse av att få levererat, och fartygsägaren har ett intresse av att avsluta resan för att kunna få frakten betald. Att läsa in en underförstådd skyldighet kan inte sägas vara helt förutsägbart för parterna och kan leda till väldigt betungande konsekvenser. Vid lossning sker, vilket skulle kunna göra det mer motiverat att läsa in en sådan underförstådd skyldighet.

Rättsläget är som sagt oklart och båda möjligheterna kan leda till oönskade resultat. Anses en sekundär skyldighet existera kan det medföra svårigheter att kombinera denna med de mer specifika klausulerna som kan sägas beröra agerande vid osäkerhet, såsom is-, krigs-, eller strejkklausuler. Det skulle även kunna leda till situationer där fartygsägaren tvingas ta fartyget väsentligt längre än vad som från början var avtalat, och medföra att den frakt som avtalats egentligen blir otillräcklig. Att en sådan skyldighet skulle kunna läsas in kan också medföra konsekvenser för tredje parter som berörs. Anses sådan sekundär skyldighet inte föreligga kan det finnas en möjlighet att avtalet får hävas och att ägaren få rätten att lossa i en annan hamn. Det kan då vara en hamn som denne hade som nästa destination, vilket kan ligga långt bort från lossningshamnen.

Det råder avtalsfrihet mellan parterna och de kan själva välja att föra in klausuler som behandlar detta problem och på så vis undvika en form av stillestånd, där kaptenen inte är skyldig att gå in i hamnen men befraftaren är inte heller skyldig att beordra fartyget till annan hamn. Detta är enligt mig det mest önskvärda alternativet. Att domstolen i efterhand ålägger parterna ett ansvar de kanske inte hade intentionen att ha från början är oönskat. Dock är alternativet, en form av limbo-situation som kan leda till *frustration of the contract*, inte heller önskvärt. Att kombinera en sekundär skyldighet med någon form av avgränsning, till exempel att den alternativa hamnen måste vara närliggande och lämplig, eller att befraftaren måste utöva skyldigheten på ett rimligt sätt, är enligt mig det mest tänkbara alternativet. Detta resulterar i realiteten i att närklausulen skulle utgöra en form av princip inom resebefraktning istället för en frivillig klausul, med skillnaden att det blir upp till befraftaren att ta fartyget till en alternativ hamn, vilket jag anser är rimligt då befraftaren är den som har beställt hela resan.

6.3 Närklausulens rekvisit och tolkning av domstolar

När en bedömning ska göras av huruvida det är rättfärdigat att åberopa närklausulen är det naturligt att det uppstår en intressekonflikt mellan befraktaren och fartygsägaren. Givetvis vill befraktaren få godset lossat i den hamn denne har angivit, eller närmast möjliga för att minimera sina egna transportkostnader. Fartygets ägare vill å andra sidan kanske inte lossa lasten i den närmaste alternativa hamnen utan i en som är välutrustad och lätt att gå in i, gärna på vägen till nästa hamn fartyget ska gå till. Detta kan göra att fartygsägaren är frestad att välja ett annat alternativ än den hamn som är närmaste och mest rimliga alternativet. Med tanke på befraktarens intressen måste det finnas vissa restriktioner i den annat allmänt hållna närklausulen då det är på ägarens initiativ fartygets tas till en annan hamn.

De rättsfall som beskrivits i kapitel 5.2 har alla illustrerat situationer där klausulen har åberopats och där domstolen sedan har resonerat kring rekvisiten. Ur rättsfallen kan vissa slutsatser dras kring vad som påverkar bedömningen av huruvida det är rättfärdigat att åberopa klausulen. Dessa slutsatser kan sammanfattas i fyra faktorer som diskuteras nedan.

Första faktorn som kan utläsas ur rättsfallen är anledningen till att hamnen är osäker, och vilken karaktär hindret som gör hamnen osäker har. Som redogjorts för ovan finns det olika typer av hinder, såsom fysiska och politiska. Detta påverkar domstolens bedömning av huruvida klausulen kan tillämpas, är det omständigheter som är skapade av naturen är det vanligare att det bedöms som en *ordinary indecent of navigation*, vilket var fallet i *Metcalf v Britannia Ironworks*. Många av naturens egenheter är återkommande, till exempel att sjöleden blir blockerad av is, och faller ofta under kategorin av hinder som kaptenen och/eller fartygsägaren borde känna till och ta i beaktande när de planerar färdvägen. Planeras resan korrekt med alla kända faktorer inräknade kan hinder som dessa undvikas och kommer inte att utgöra några problem. Därför är det sällan dessa hinder kan utgöra hinder som rättfärdigar att närklausulen åberopas. Detta visas i rättsfallet *Metcalf v Britannia Ironworks* ovan. Där spelade det ingen roll att det var fem månader förväntad väntetid, som i rättsfallet *The Athamas* var tillräckligt, då det var ett känt hinder som från början borde ha påverkat resans planerande. Slutsatsen av den här faktorn blir således – är det ett hinder som borde ha varit känt hos en normalt skicklig fartygskapten, kommer det bli svårare att åberopa närklausulen och ta fartyget till en alternativ hamn. Det blir förmodligen svårare att åberopa klausulen korrekt när det gäller naturliga hinder jämfört med mänskliga faktorer, såsom politiska hinder, då de naturliga hindren oftare är förutsebara och återkommande, beroende på till exempel väder och årstid. Denna slutsats ligger även i linje med det faktum att ingen hamn kan bli osäker på grund av faktorer som kunde undvikts med gott sjömanskap enligt definitionen i rättsfallet *The Eastern City*.

En annan faktor som spelar in är hur länge fartyget faktiskt väntade innan närklausulen återropades och fartyget togs till en alternativ hamn. När en osäker hamn stöts på kan inte kaptenen omedelbart vända och hävda att detta skulle vara skälig tid att vänta. I rättsfallet *SS Knutsford* väntade kaptenen tre dagar, vilket domstolen ansåg vara för kort tidsperiod. I rättsfallet sades det att kaptenen inte kunde vetat hur länge det skulle dröja till isen lättade, och att vänta fem månader till den med säkerhet var borta hade varit för länge. De ansåg dock att han hade en skyldighet att vänta längre än tre dagar och detta kan bero på den osäkerhet som förelåg. Hade isen med säkerhet legat kvar i fem månader är det i alla parterers intresse att fartyget skyndsamt går till en annan hamn. I rättsfallet *The Athamas* visste de med säkerhet att det hinder de stötte på skulle bestå i fem månader, och när de fick den informationen gick de direkt vidare till en alternativ hamn, något domstolen bedömde som rättfärdigat. Där avvaktade de inte för att se huruvida omständigheten skulle upphöra, för det var ett så pass säkert hinder – ett beslut från myndigheten med ansvar för lotsningen. För att sammanfatta denna faktor kan det sägas att kravet på tidsperioden som faktiskt väntas blir större ju mer osäkert hindret är. Väntetiden måste dock bedömas i relation till resan i helhet, i *SS Knutsford* var till exempel tre dagar på en resa från England till sydöstra Ryssland inte tillräckligt.

Tredje faktorn är relaterad till det ovan sagda och rör hur lång den förväntade väntetiden beräknas vara. Är den kort eller svår att beräkna krävs det att det avvaktas längre för att se vad som händer. I rättsfallet *The Athamas* var som nämnts väntetiden fem månader, varken kort eller osäker, och där bedömdes det vara tillräcklig väntetid. I *Parker v. Winslow*, var väntetiden 14 dagar, något som var otillräckligt för att närklausulen skulle kunna återropas. Dock var det där frågan om tidvatten, ett naturligt hinder som domstolarna tenderar att bedöma hårdare. Inga raka svar kan fås, men två veckor var i de här fallen för lite, och fem månader var tillräckligt. Är den förväntade väntetiden svår att bedöma blir den tid som anses skälig längre, och tvärtom när väntetiden är känd. Det kan i vissa fall vara svårt att bedöma väntetiden, men som påpekas i rättsfallet *SS Knutsford* ska utgångspunkten vara den bedömning kaptenen kunde göra vid den aktuella tidpunkten, vilken information hade kaptenen och vilken information kunde denne rimligen förväntas ha? Som påpekats ovan är det i alla parterers intresse att fartyget tas till en alternativ hamn om den förväntade väntetiden är relativt lätt att bedöma och dessutom lång. Detta är en faktor som är svår att bedöma, då det är den förväntade väntetiden som avses, och det är svårt att förutse vad som kommer att ske.

Den sista faktorn som kan utläsas ur rättsfallen är hur långt avståndet är till närmaste rimliga hamn. I rättsfallet *The Athamas* resonerade domstolen kring att den alternativa hamnen skulle ligga i den angivna hamnens räckvidd, vilket betydde att det var den närmaste praktiskt möjliga hamn. De slog även fast att denna bedömning måste göras med beaktande av fartygets ursprungliga resa. Avståndet till närmaste hamn kan vara så stort i förhållande till resans längd, varaktighet och natur, att en omdirigering till närmaste alternativa hamn skulle vara orimlig. När kravet på skälig tid bedöms måste därför alternativen tas i beaktning. I *The Athamas* var det

känt att de var tvungna att vänta i 5 månader, och domstolen slog fast att en lossning i en hamn 250 kilometer därifrån var rättfärdig, men det var på gränsen till att vara i den ursprungliga hamnens räckvidd. Att det accepterades hade också att göra med att hamnarna i det området låg med stora avstånd. Ju längre bort den alternativa hamnen är, desto längre krävs det att den förväntade förseningen är, och definitionen av vad skälig tid är ökar rent tidsmässigt. Även om det inte var knäckfrågan i rättsfallet togs det även upp i *Metcalf v Britannia Ironworks*, där var cirka 300 kilometer inte inom hamnens räckvidd. Avstånd är relativt och beror på vart i världen fartyget befinner sig, till exempel är hamnar tätt liggande i vissa delar av världen och tvärtom i andra.

Sammanfattningsvis kan det ur ovan redogjorda för rättsfall dras slutsatsen att det är fyra faktorer som tillsammans avgör huruvida det är rättfärdig att åberopa närklausulen. Det är vilken slags omständighet som gör hamnen osäker och denna omständighets egenskaper, tidsperioden fartygsägaren faktiskt avvaktade innan denne tog fartyget vidare, tidsperioden fartygsägaren förväntade sig att det skulle ta innan omständigheten som gjorde hamnen osäker upphörde, samt avståndet till närmaste rimliga hamn. Det kan tänkas att det finns fler faktorer som har spelat in i rättsfall som har avgjorts av skiljedomstol och inte gjorts offentliga. Bland annat kan det tänkas att lastens natur kan spela in i bedömningen. Är det en last som är känslig för förseningar för att den då riskerar att försämrats, till exempel vissa ätbara varor, kan hela lasten äventyras och bli värdelös vid större förseningar. Det borde påverka den skäliga väntetiden till att bli kortare. Även faktorer som påverkar kostnader bör kunna påverka. Större fartyg är dyrare i drift och en försening innebär högre extrakostnader. Det är också tänkbart att endast en del av lasten ska lossas i den osäkra hamnen och att fartyget sedan ska tas vidare till andra hamnar. Är det en liten del av lasten som ska lossas i den osäkra hamnen anser jag att det borde göra den skäliga väntetiden kortare, annars kan det innebära att fartygsägaren förlorar stora summor pengar på att den större delen av lasten blir försenad till de lossningshamnar som följer senare på resan. Uppräknade faktorer är inte tänkta att vara en uttömmande uppräkningslista på allt som kan påverka bedömningen av när en närklausul är korrekt åberopad. Jag har redogjort för de faktorer jag har utläst ur de analyserade rättsfallen och sådana omständigheter jag själv anser rimliga kan påverka bedömningen, alla fall måste dock avgöras efter föreliggande omständigheter och det är svårt att peka ut samtliga element som påverkar.

6.4 Slutsats

Rättsläget är som sagts oklart i många situationer gällande vem som bär vilket ansvar för att fartyget beordras till säkra hamnar. Det är befraftarens skyldighet att ge fartyget en destination, men om en skyldighet att endast ange säkra hamnar inte är inskrivet i certepartiet verkar det inte som att den är underförstådd. Det råder viss osäkerhet på om det kan läsas in när ett visst avgränsat geografiskt område har angetts, och jag argumenterar för att det borde bero på om osäkerheten beror på något som kan sägas vara karaktäristiskt för området.

Blir hamnen istället osäker efter att den har angetts har de rättsfall som finns pekat på att det inte föreligger en sekundär skyldighet för befraktaren att ange en ny hamn. Angivandet av destinationshamnen ska istället ses på som något av permanent karaktär och är oåterkallelig. Min åsikt är dock som framhållits i kapitel 6 att det ska finnas en sekundär skyldighet i kombination med vissa begränsningar för att skydda fartygsägaren mot att befraktaren gör detta med endast sina egna intressen i åtanke. Detta innebär i praktiken att närklausulen får en ställning som gällande princip istället för frivillig klausul, med en skillnad på att ansvaret för att avgöra vilken alternativ hamn som utgör ny destination ligger på befraktaren istället för fartygsägaren. Detta skulle skapa en förutsägbarhet och borde ligga i parternas intresse. Det borde även vara det alternativ som är mest tidseffektivt jämfört med att beslut ska tas när problemet stöts på, och som nämnts kan även de minsta förseningar medföra stora extrakostnader.

Närklausulen är välanvänd och fyller en viktig funktion i att ge fartygsägaren en rätt att kunna styra om till en alternativ hamn. Det som avgör om den på ett rättfärdigt sätt kan åberopas rör varför hamnen är osäker, hur länge den beräknas vara så och hur säkert detta kan beräknas, samt vad alternativet till att vänta är. Det finns med största sannolikhet en bred variation av ytterligare faktorer som kan tänkas påverka en sådan bedömning, såsom lastens natur och vilka driftkostnader fartyget har.

Som märkts finns det många oklarheter inom dessa frågor, och utfallet beror istället till stor del på hur parterna avtalar och vad de avtalar om. Jag hoppas ändå på att denna framställning och de analyser som har gjorts har bringat någon klarhet i frågan.

Käll- och litteraturförteckning

Standardavtal

Asbatankvoy, Association of Shipbrokers and Agents (USA), 1977.
[Asbatankvoy]

Baltic and International Maritime Council, Congenbill 2007.
[Congenbill, 2007]

Baltic and International Maritime Council, General Time Charter Party,
1999.
[Gentime 99]

Baltic and International Maritime Council, Uniform Time-Charter, 1939,
reviderad 2001.
[Baltime 1939]

BP Time Charterparty, 2001.
[BPtime 3]

General Charter Conditions, 1994.
[Gencon 94]

New York Produce Exchange Form, 1946.
[NYPE 46]

New York Produce Exchange Form, 1993.
[NYPE 93]

New York Produce Exchange Form, 2015.
[NYPE 2015]

Shell Time Charterparty, 1984, reviderad 2003.
[Shelltime 4]

Shell Voyage Charterparty, 2005.
[Shellvoy 6]

Sugar Charterparty 1999.
[Sugar Charterparty 1999]

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents,
Multiform 1982.
[Multiform 1982]

Elektroniska källor

International Chamber of Shipping, *Shipping Facts*, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-facts>, besökt 2017-03-30.

[International Chamber of Shipping, 2017]

Justitiedepartementet, *En modern reglering av godstransporter till sjöss*, Kommittédirektiv 2016:113, <<http://www.regeringen.se/48e57f/contentassets/06317702f1564ed5b024d9f31c9b86ff/en-modern-reglering-av-godstransporter-till-sjoss-dir.-2016113>>, besökt 2017-02-01.

[Justitiedepartementet, 2016]

Rosengren, Jonas, *Rotterdamreglerna – ny konvention för sjötransportavtal*, InfoTorg Juridik, publicerad 2011-09-26, <<http://www.infotorgjuridik.se/premium/mittijuridiken/article168657.ece>>, besökt 2017-02-01.

[Rosengren, 2011]

United Nations Commission on International Trade Law, *Status – United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York 2008)*, <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html>, besökt 2017-05-22.

[UNCITRAL, 2017]

Litteratur

Baughen, Simon, *Shipping law*, 6:e uppl., Routledge, London, 2015.

[Baughen, 2015]

Brinck, Johan, *Deviation vid godsbefordring till sjöss*, Juristförlaget, Stockholm, 1994.

[Brinck, 1994]

Cartner, John A.C., Fiske, Richard P., Leiter, Tara L., *The international law of the shipmaster*, Informa Law, London, 2009.

[Cartner, Fiske & Leiter, 2009]

Chorley, Robert, Giles, Otto Charles, Gaskell, N. J. J., Debattista, Charles, Swatton, Richard, *Chorley and Giles' Shipping Law*, 8:e uppl., Pitman, London, 1987.

[Chorley et al., 1987]

Cooke, Julian, Young, Timothy, Ashcroft, Michael, Taylor, Andrew, Kimball, John D., Martowski, David, Lambert, Leroy, Sturley, Michael, *Voyage Charters*, 4:e uppl., Informa Law from Routledge, Abingdon, 2014.

[Cooke et al., 2014]

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob, Brautaset, Lasse, *Introduction to Maritime Law*, Tano Aschehoug, Oslo, 1998.

[Falkanger, Bull & Brautaset, 1998]

Gaunt, Jan, "Maritime Arbitration in London: Publication of Awards, Appeals, and the Development of English Commercial Law" i *The Role of Arbitration in Shipping Law* (red. Goldby, Miriam, Mistelis, Loukas), Oxford University Press, Oxford, 2016.

[Gaunt, 2016]

Girvin, Stephen, *Carriage of Goods by Sea*, 2:a uppl., Oxford University Press, Oxford, 2011.

[Girvin, 2011]

Gorton, Lars, Ihre, Rolf, Sandevärn, Arne, *Befraktning*, 3:e uppl., Liber Hermods, Malmö, 1989.

[Gorton, Ihre & Sandevärn, 1989]

Hill, Christopher, *Maritime law*, 6:e uppl., Lloyd's of London Press, London, 2003.

[Hill, 2003]

Ihre, Rolf, *Kommersiella sjöfartsavtal*, Jure, Stockholm, 2016.

[Ihre, 2016]

Kleineman, Jan, "Rättsdogmatisk metod" i *Juridisk metodlära* (red. Korling, Fredric, Zamboni, Mauro), Studentlitteratur, Lund, 2013.

[Kleineman, 2013]

Paré, Armand M., *The safe port/safe berth warranty and comparative fault*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 45, Nr. 2, april 2014.

[Paré, 2014]

Ramberg, Jan, *Unsafe ports and berths*, Universitetsförlaget, Oslo, 1967.

[Ramberg, 1967]

Schofield, John, *Laytime and demurrage*, 2:a uppl., Lloyd's of London Press, London, 1990.

[Schofield, 1990]

Tiberg, Hugo, *The Law of Demurrage*, 5:e uppl., Sweet & Maxwell, London, 2013.

[Tiberg, 2013]

Trolle Önnerfors, Elsa, Wenander, Henrik, *Att skriva rätt – goda råd för att skriva uppsats i juridik*, Wolters Kluwer, Stockholm, 2016.

[Trolle Önnerfors & Wenander, 2016]

Wilson, John, *Carriage of Goods by Sea*, 7:e uppl., Longman, Harlow, 2010.

[Wilson, 2010]

Övrigt material

Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993.

[Voylarules 93]

Rättsfallsförteckning

Aktieselskabet Olivebank v. Danske Svovlsyre Fabrik (The Springbank), 1919, 2 K.B. 162.

[*The Springbank*, 1919]

Anglo-Danubian Transport Co. v. Ministry of Food, 1949, 83 Lloyd's Rep. 137.

[*Anglo-Danubian Transport Co. v. Ministry of Food*, 1949]

Athamas v. Dig Vijay Cement Co. Ltd (The Athamas), 1963, 1 Lloyd's Rep. 287.

[*The Athamas*, 1963]

Atkins International v. Islamic Republic of Iran Shipping Lines (The APJ Priti), 1987, 2 Lloyd's Rep. 37.

[*The APJ Priti*, 1987]

Avery v. Bowden, 1856, 6 E & B 953.

[*Avery v. Bowden*, 1856]

Basma v. Weeks, 1950, A.C. 441.

[*Basma v. Weeks*, 1950]

Ciampa v. British India S.N., 1915, 2 K.B. 774.

[*Ciampa v. British India*, 1915]

Dahl v. Nelson, 1880, 6 App. Cas. 38.

[*Dahl v. Nelson*, 1880]

Duncan v. Koster (The Teutonia), 1871, L.R. 4 P.C. 171.

[*The Teutonia*, 1871]

Emeraldian Ltd Partnership v. Wellmix Shipping Ltd (The Vine), 2011, 1 Lloyd's Rep. 301.

[*The Vine*, 2011]

E.L. Oldendorff & Co. GmbH v. Tradax Export SA (The Johanna Oldendorff), 1973, 2 Lloyd's Rep. 285.

[*The Johanna Oldendorff*, 1973]

Förnyade Rederiaktiebolaget Commercial v. Blake & Co. and Others (The Varing), 1931, 39 Lloyd's Rep. 205.

[*The Varing*, 1931]

Gard Marine & Energy Ltd v. China National Chartering Co. Ltd (The Ocean Victory), 2015, 1 Lloyd's Rep. 381.

[*The Ocean Victory*, 2015]

GW Grace & Co. v. General Steam Navigation Co. (The Sussex Oak), 1950, 83 Lloyd's Rep. 297.

[*The Sussex Oak*, 1950]

J.I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A., 2005, 1 Lloyd's Rep. 347.

[*The Rafaela S*, 2005]

Knutsford v. Tillmanns, 1908, A.C. 406.

[*SS Knutsford*, 1908]

Kodros Shipping Corp of Monrovia v. Empresa Cubana de Fletes (The Evia (No 2)), 1983, 1 A.C. 736.

[*The Evia (No 2)*, 1983]

K/S Penta Shipping A/S v. Ethiopian Shipping Line Corporation (The Saga Cob), 1992, 2 Lloyd's Rep. 545.

[*The Saga Cob*, 1992]

Leeds Shipping Co. v. Duncan Fox, 1932, 37 Com. Cas. 213.

[*Leeds Shipping Co. v. Duncan Fox*, 1932]

Leeds Shipping Co v. Société Francaise Bunge (The Eastern City), 1958, 2 Lloyd's Rep. 127.

[*The Eastern City*, 1958]

Margaronis Navigation v. Peabody (The Vrontados), 1965, 2 Q.B. 430.

[*The Vrontados*, 1965]

Mediterranean Salvage & Towage Ltd v. Seamar Trading & Commerce Inc. (The Reborn), 2009, 2 Lloyd's Rep. 639.

[*The Reborn*, 2009]

Metcalf v. Britannia Ironworks, 1877, 2 Q.B.D. 423.

[*Metcalf v. Britannia Ironworks*, 1877]

Nobel's Explosives v. Jenkins & Co., 1896, 2 Q.B. 326.

[*Nobel's Explosives v. Jenkins*, 1896]

Paal Wilson v. Partenreederei Hannah Blumenthal, 1983, 1 A.C. 854.

[*The Hannah Blumenthal*, 1983]

Parker v. Winslow, 1857, 7 E & B 942.

[*Parker v. Winslow*, 1857]

Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food (The Vancouver Strike Cases), 1961, 1 Lloyd's Rep. 385.

[*The Vancouver Strike Cases*, 1961]

Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, 1962, 1 Q.B. 42.

[*Reardon Smith v. Ministry of Agriculture*, 1962]

Smith v. Dart & Son, 1884, 14 Q.B.D. 105.

[*Smith v. Dart*, 1884]

The David Agmashenebeli, 2003, 1 Lloyd's Rep. 92.

[*The David Agmashenebeli*, 2003]

Thomas v. Portsea SS Co., 1912, A.C. 1.

[*Thomas v. Portsea SS*, 1912]

Unitramp v. Garnac Grain Co. Inc. (The Hermine), 1979, 1 Lloyd's Rep. 212.

[*The Hermine*, 1979]

Uni-Ocean Lines v. C-Trade (The Lucille), 1984, 1 Lloyd's Rep. 244.

[*The Lucille*, 1984]

Vardinoyannis v. The Egyptian General Petroleum Corporation (The Evaggelos Th.), 1971, 2 Lloyd's Rep. 200.

[*The Evaggelos Th*, 1971]

Vlassopoulos v. Ney Shipping (The Santa Carina), 1977, 1 Lloyd's Rep. 478.

[*The Santa Carina*, 1977]