



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Annica Börjesson

Kvantumkontrakt

Särskilt om 1994 års reglering

Examensarbete
20 poäng

Handledare: professor Lars Gorton

Sjörätt

Vårterminen 2001

Vind i seglen och vågor i håret!

Innehåll

1	<i>Insegling</i>	3
1.1	Utvecklingslinjer inom sjöfarten	3
1.2	Syfte, disposition och avgränsningar	4
1.3	Material och metod	6
2	<i>Allmänt om godsbefordran till sjöss</i>	8
2.1	Trafiktyper och befraktningsformer	8
2.2	Fraktavtal och transportdokument	9
2.2.1	Parterna	9
2.2.2	Karaktäristika	10
2.2.3	Avtalstyper och dokument	11
2.3	Val av transportform	12
2.4	Rättskällorna	13
3	<i>Närmre om kvantumkontrakt</i>	16
3.1	Definition och karaktäristika	16
3.2	Användningsområde	18
3.3	Terminologi	21
3.4	Avtalskonstruktion	22
3.5	Standardformulär	24
4	<i>Allmänt om 1994 års reglering</i>	26
4.1	Bakgrund	26
4.2	Regleringen	28
4.3	Lagstiftning eller självreglering?	31
5	<i>Särskilt om kontraktets generiska art och påföljderna vid kontraktsbrott</i>	35
5.1	Inledande anmärkningar	35
5.2	Övergången från generisk förpliktelse till speciesförpliktelse	35
5.3	Påföljder vid redarens kontraktsbrott	39
5.3.1	Allmänt	39
5.3.2	Dröjsmål med nominering av fartyg	40
5.3.3	Bortfall av resa	41
5.4	Befraktarens kontraktsbrott	43
5.4.1	Allmänt	43
5.4.2	Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner	43

5.4.3	Dröjsmål med betalning av frakt	44
6	Allmän obligationsrätt	48
6.1	Inledande anmärkningar	48
6.1.1	Sjörätt och allmän obligationsrätt	48
6.1.2	Vad är allmän obligationsrätt?	49
6.1.3	Internationalisering av obligationsrätten	50
6.1.4	Fraktavtal ur ett obligationsrättsligt perspektiv	51
6.2	Kvantumkontrakten ur ett obligationsrättsligt perspektiv	52
6.2.1	Avtalstyp/-konstruktion	52
6.2.2	Genusförpliktelsen	53
6.2.3	Påföljderna vid kontraktsbrott	55
7	Efterdyning	58

Sammanfattning

Liksom inom avtalsrätten i stort har även de sjörättsliga befraktningsavtalen kommit att utvecklas till att bli allt mer specialiserade. För både befraktare och redare kan det ofta vara både praktiskt och bekvämt att ett kontrakt hanterar fler än en skeppning. I det rådande marknadsläget är det dessutom fördelaktigt att säkra sysselsättning/transport över en längre tid. Från att under det senaste århundradet ha utvecklats till att bli en allmänt vedertagen kontraktsform, utgör kvantumkontrakten idag basen i många rederiers verksamhet.

Ett kvantumkontrakt är generellt sett ett kontrakt a) för transport av en specificerad typ och kvantitet av last, b) som täcker två eller fler skeppningar och c) som sträcker sig över en längre period. Till skillnad från de traditionella befraktningsformerna är kvantumkontraktet godscentrerat; ordinära befraktningsavtal fokuserar på fartyget. En annan avgörande skillnad är att redarens förpliktelse under ett kvantumkontrakt är generisk, d v s kontraktet är inte knutet till ett bestämt fartyg. Kvantumkontraktet är en i hög grad flexibel kontraktstyp, vilket också avspeglas i de varierande sätt de utformas på. Inte sällan utgörs det av ett slags ramavtal där antingen ordinära resecertepartier eller konossement får reglera de individuella resorna, men det förekommer också att de enskilda resorna endast avropas vid behov under ett s k ”requirement contract”.

1994 års Sjölag innehåller några nya stadganden rörande kvantumkontrakt. Reglerna är dispositiva och således endast tillämpliga när parterna inte har kommit överens om något annat. Lagstiftaren har i det här sammanhanget valt att inte behandla frågor som rör de individuella resorna eftersom man anser kontraktstypen vara en form för resebefraktning, en befraktningsform som sedan länge är reglerad. 1994 års regler om kvantumkontrakt hanterar främst problem rörande nominationsprocessen och parternas agerande i detta hänseende samt förhållandet mellan ramavtalet och reglerna rörande de enskilda resorna.

Föremålet för denna uppsats är att presentera kontraktstypen och några av de specifika problem som kontraktstypen kan ge upphov till. Detta görs med en viss fokusering på 1994 års reglering genom en presentation av denna jämfört med standardformulären på området. Härfter görs också en utblick till allmän obligationsrätt i syfte att visa på i vilken utsträckning regleringen hämtat inspiration därifrån. Den övergripande frågeställningen är huruvida en nationell dispositiv ramlag kan finna sitt berättigande mot bakgrund inte bara mot sjörettens internationella prägel, utan också mot den generella internationaliseringstendensen i samhället i stort. Det kommer att visas att sjörettens (nordiska) partikularism står sig väl mot den övergripande utvecklingen och håller fast vid sin konservativa karaktär. Och detta inte minst på ett ganska vällyckat sätt.

Förkortningar

AvtL	Lag om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område, SFS 1915:218
A.C.	Appeal Cases, England
BIMCO	Baltic and International Maritime Conference
Q.B. (Comm. Ct.)	Queen's Bench Division (Commercial Court)
CISG	Convention on Contracts for the International Sale of Goods
COA	Contract of Affreightment
C.S.C.B.C.	Canada Supreme Court of British Columbia
dwt.	deadweight/deadweight tons
ECP	European Contract Principles
Frosta	Frostating Lagmansrett, Norge
HD	Högsta domstolen
Incoterms	International Commercial Terms, handelstermer utarbetade av Internationella Handelskammaren
Intercoa 80	Tanker Contract of Affreightment
Intertanko	The International Association of Independent Tanker Owners
Intertankvoy 76	Tanker Voyage Charter Party
Köpl	Köplag, SFS 1990:931
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NJA	Nytt juridiskt arkiv
NU	Nordisk utredningsserie
Prop.	Regeringens proposition
SH	Svea hovrätt
SjöL	Sjölag, SFS 1994:1009
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
Unidroit	Institut international pour l'unification du droit privé
Unidroit Principles	Principles of International Commercial Contracts
Volcoa	The Baltic and International Maritime Conference Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes

1 Insegling¹

1.1 Utvecklingslinjer inom sjöfarten

Sjörätten skiljer sig från de flesta juridiska discipliner genom sin sedan lång tid tillbaka utpräglade internationella karaktär. Sjörätten kom tidigt att utgöra ett separat system ofta skilt från nationell rätt, man brukar tala om sjörättens *partikularism*. Under tiden efter 1500 skapade den internationella sjörättslitteraturen och teorin om sjörättens partikularism en internationell rättsenhet. Denna gemensamma sjörätt, *jus nauticum*, gick dock förlorad genom en våg av nationell sjörättslagstiftning som startade med den franska *Ordonnance de la Marine* 1681, och som fick ordentlig vind i seglen under 1700- och 1800-talen. Nästan alla europeiska länder har härefter sin egen sjörätt. En för Danmark, Norge och Sverige gemensam sjölag kom t e x 1891². Sedan 1800-talets slut har utvecklingen inom sjörätten återigen dominerats av en strävan att uppnå internationell uniformitet, och under det senaste århundradet har detta främst skett genom upprättande av internationella konventioner.

Sjöfarten var i sin ursprungsform kopplad till varuproduktionen så att varuproducenten också genom att äga, reda i och driva fartyg, själv producerade de sjöfartstjänster han behövde. Senare kom sjöfarten alltmer att frikopplas från varuproduktionen och den specielle sjöfartstransportören utkristalliserade sig. Fortfarande var det dock huvudsakligen fråga om transportverksamhet som ett led i det egna landets in- och utrikeshandel. Nästa steg i utvecklingen utgjordes av att många rederier i framstående sjöfartsländer som t ex England, Norge och Sverige kom att sälja sina sjöfartstjänster utomlands. Karaktären av exportindustri blev härmed utmärkande för den nationella sjöfarten. Härifrån är det inte långt till slutsatsen att transportverksamheten blev alltmer fysiskt oavhängig hemlandet och också blev internationaliserad i andra hänseenden, t ex i fråga om finansiering.³

En något senare utvecklingstendens är att befракtningsavtalen (liksom andra avtal) har kommit att bli allt mer specialiserade. Den traditionella redarfunktionen⁴ har splittrats upp i ägar- bemannings- befракtar- och ev operatörsfunktioner. Detta betyder att flera i sjöfart verksamma företag kan driva ett fartyg kommersiellt⁵ vid en och samma tidpunkt. Ett väsentligt element i den kommersiella driften är marknadsföringen vilken också

¹ Med "insegling" åsyftas här färden in mot hamn eller skyddad farled (som ett alternativ till "inledning"); och inte inkomst av fraktfart.

² SFS 1891:35.

³ Gombrii, *Nordisk skipsfart under fremmed flagg*, 1979, s. I:12.

⁴ Med den "traditionella redarfunktionen" åsyftas här att äga, reda i och driva fartyg.

⁵ Med "kommersiell drift" åsyftas här sysselsättning av fartyg genom att sälja transporttjänster eller transportkapacitet.

tenderat att bli ett allt viktigare konkurrensmedel inom såväl linjefart som bulkfart. Framförallt bulkfarten kan sägas ha svängt från att ha varit utbudsorienterat till att bli efterfrågeorienterat: man bygger fartyg och planerar sitt utbud med tanke på en viss marknad och dess efterfrågan istället för att bygga och först därefter undersöka om efterfrågan finns. Denna förändring har krävt ökade kunskaper om marknaden och ökad säljaktivitet, och därigenom har också nya former för marknadsföring utvecklats. Exempel på detta är det ökade samarbetet mellan rederier i olika länder på befракtnings- och marknadsföringssidan, ofta genom internationellt poolsamarbete. En annan företeelse som kan noteras är ett vidgat samarbete mellan rederier och transportkunder/lastägare t ex i form av de i det följande behandlade kvantumkontrakten.⁶

Dessa två utvecklingslinjer, vilka vi skulle kunna kalla internationalisering och specialisering, flyter så samman. De centrala sjöfartsfunktionerna, ägande, redande och kommersiell drift, fördelas på företag i olika länder.⁷ I detta perspektiv blir sjöfartens internationella ambition lättförståelig, om inte i vissa avseenden nödvändig, för att internationell handel skall kunna genomföras på ett så smidigt sätt som möjligt.

1.2 Syfte, disposition och avgränsningar

Den följande texten har två övergripande syften. Först och främst ämnar en presentation av kontraktsformen kvantumkontrakt åskådliggöra specialiseringen av sjörättsavtalen och de nya problem och frågeställningar som därmed uppstår. För det andra skall nödvändigheten och lämpligheten av 1994 års svenska dispositiva reglering av kvantumkontrakten ifrågasättas, och detta framförallt i ljuset av speciellt sjörettens, men också samhällets i stort, internationella prägel. Kort sagt: uppfyller 1994 års reglering av kvantumkontrakt de krav som ställs på en ramreglering av ett specialiserat avtal med hänsyn till den internationella aspekten, eller är den helt enkelt överflödig?

Arbetet tar sin utgångspunkt i en översiktlig redogörelse för verksamheten för godsbefordran till sjöss i syfte att sätta in kvantumkontraktet i sitt sammanhang och att introducera läsaren till sjörettens begrepp och kategoriseringar. Härfter presenteras kvantumkontraktet något utförligare varpå en översiktlig genomgång av 1994 års reglering följer. I syfte att inte förbli på ett alltför övergripande plan behandlar kapitel 5 särskilt kontraktets generiska art och påföljderna vid kontraktsbrott genom en jämförelse mellan regleringen och de standardavtal som finns på området. I kapitel 6 görs sedan en utblick till svensk allmän obligationsrätt vad gäller de i kapitel 5 behandlade områdena för att klargöra i vilken mån regleringen har låtit svenska principer påverka utformningen av regleringen. Det måste understrykas att ingen uttömmande genomgång av den allmänna

⁶ Gombrii, *Nordisk skipsfart under fremmed flagg*, 1979, s. I:8ff.

⁷ Gombrii, *Nordisk skipsfart under fremmed flagg*, 1979, s. I:13.

obligationsrätten åsyftas; istället har den allmänna obligationsrättens förhållande till sjörätten och dess utveckling mot en internationalisering betonats. Slutligen sammanfattas kontraktets för- och nackdelar och 1994 års reglerings inspirationskällor. På detta sätt ämnas frågan om den nationella dispositiva ramlagens nödvändighet och/eller lämplighet i en internationell miljö kunna besvaras.

Även om uppsatsen tar utgångspunkt i svensk rätt har utländskt material tagits in för belysning av frågeställningarna, något som är nödvändigt p g a att befraktningsrätten, som redan understrukits, rör sig och utvecklas i en internationell miljö. Även vad gäller den allmänna obligationsrätten finns det dessutom numera en tendens mot att utveckla allmänna principer med en internationell sammansmältning för ögonen varför det hade varit fel att inte belysa också detta. Av utrymmesskäl avses dock inte en uttömmande presentation av utländsk/internationell rätt i något avseende, men utblickar har gjorts där dessa behövs för att visa på skillnader av intresse. Angreppssättet ter sig naturligt mot bakgrund av att befraktningsrätten till stor del utvecklats genom kontraktspraxis och i betydande grad med utgångspunkt från engelsk rätt. Detta har också påverkat lagstiftaren, som uttryckligen tillnärmat lagstiftningen kontraktspraxis, och tillämparen som heller inte kan bortse från denna aspekt.

Avgränsningarna har varit många och svåra. Mycket p g a att texten behandlar övergripande frågeställningar samtidigt som jag valt att också gå ner på en mer detaljerad nivå i vissa avseenden i syfte att konkretisera frågeställningen. Svårast har varit att med läsarens kanske begränsade kunskaper i sjörätt i bakhuvudet välja vilka för sjörätten specifika institut som behövs förklaras, och vad som kunnat lämnas utanför p g a att det inte har någon direkt relevans till det aktuella temat. Rättsfilosofiska teorier, lagstiftningsteknik och -praktik har helt lämnats utanför framställningen. Anledningen till detta är först och främst undersökningens inriktning på huruvida lagstiftningen kan anses vara vällyckad och/eller behövlig ur en mer praktisk synvinkel. Istället har självregleringsaspekten getts utrymme eftersom detta, enligt min mening, stämmer bättre in i den övergripande frågeställningen. Idén här till har jag min kollega Martin Kihlberg att tacka för eftersom han behandlat alternativen reglering/självreglering inom ett annat område⁸. Till sist måste också understrykas att den sjörättsliga framställningen är medvetet mer detaljrik jämfört med den del som behandlar den allmänna obligationsrätten, trots att det kanske kan medföra någon slags obalans. Jag menar dock att detta är befogat p g a uppsatsens huvudsakliga sjörättsliga inriktning.

⁸ Kihlberg, *Reglering i en digitaliserad värld – några funderingar kring konvergensen av tele-, medie- och it-sektorerna*, 2001.

1.3 Material och metod

En välkänd juridikprofessor inledde en gång ett arbete med referens till ett porträtt på vars ram det står ”*Als ich kan*”, d v s jag har gjort så gott som jag har kunnat men inte som jag velat.⁹ Jag kan säga detsamma om detta arbete. Från att ha tagit ansats från ett område inom sjörätten på förslag av min handledare hoppades jag kunna finna ett intressant praktiskt problem som jag skulle kunna fördjupa mig inom med hjälp av fall från praxis, framför allt på ett personligt intresse för juridiska problem med klar praktisk anknytning. Där begick jag mina första misstag. Att för det första måla upp en bild av ett arbete utan en konkret idé eller underlag, och därefter inte ge upp tanken och söka något nytt. Arbetet och dess inriktning har således fått utformas under arbetets gång, allt eftersom jag kommit över intressant material och givande infallsvinklar. Inte desto mindre (eller kanske tack vare?) anser jag mig ha fördjupat mina kunskaper och insikt genom arbetet, och jag har en förhoppning om att trots detta också kunna berika läsaren. Vägen blev dock på detta sätt både längre och krokigare, och detta är troligen också orsaken till ev förbiseenden av intressanta infallsvinklar eller material.

Min handledare, som visat stort tålamod med mitt stundtals mycket förvirrade arbetssätt, och andra vars hjälp jag sökt har främst fått med sig de stora dragen av vad jag velat åstadkomma, och deras anvisningar har kanske därför inte hjälpt mig i den utsträckning som annars hade varit möjligt. Det har dock varken varit brist på intresse för mina strävanden eller material i stort. Vad gäller material angående just kvantumkontrakt skulle jag däremot vilja påstå att tillgången är relativt begränsad. Kvantumkontrakten har nästan uteslutande behandlats av nordiska jurister, och då främst av Gorton, Ihre och Falkanger. Vad gäller praxis på området så är det, till min stora förtret, dessutom så att den kommersiella sjörätten till stor del rör sig i den något dunkla och svåråtkomliga skiljedomsvärlden. Tiden har heller inte medgivit att gå igenom vare sig NJA, ND eller Lloyd’s från pärm till pärm, utan jag har i stor utsträckning förlitat mig till registren. Rättsfall av intresse presenteras kontinuerligt där de hör hemma i framställningen. Men eftersom antalet rättsfall är få och kanske inte alltid har en central betydelse i sammanhangen har min önskan om att ändå ta med dem resulterat i att fotnotsapparaten utnyttjats till fullo. Fotnotsapparaten har också varit till stor hjälp när jag varit tveksam om huruvida jag borde förklara ett institut eller fördjupa en frågeställning eller inte. Förarbetena till lagen har slutligen också gett ledning, även om jag skulle önska att dessa varit utförligare på många punkter. Jag har härutöver inte dragit mig för att ta genvägar där klara och koncisa sammanställningar funnits till hands istället för att försöka göra om samma sak och själv ta åt mig äran.

⁹ Jan Hellner i förordet till *Lagstiftning inom förmögenhetsrätten. Praktik, teori och teknik*, 1990. Porträttet är målat av Jan van Eyck och hänger på National Gallery i London.

Vad gäller tillgång till material har jag förutom konkreta tips från min handledare inte haft mindre än tre bibliotek (biblioteket på Nordisk Institutt for Sjørett och de juridiska fakultetsbiblioteken i Göteborg och Lund), med tillhörande hjälpsamma bibliotekarier, framförallt Kirsten Al-Araki i Oslo som jag härmed vill rikta ett stort tack till, till mitt förfogande¹⁰.

¹⁰ Även om jag inte mindre än tre gånger har insett att jag varit på ”rätt” bibliotek vid ”fel” tidspunkt, och personligen skyr det väl marknadsförda, men mindre väl fungerande ”fjärrlånesystemet”.

2 Allmänt om godsbefordran till sjöss

2.1 Trafiktyper och befraktningsformer

Verksamheten för godsbefordran till sjöss kan delas in på olika sätt. En indelningsgrund utgörs av skillnaden mellan **linjefart** och **trampfart**. Linjefart är den trafiktyp där rederiet upprätthåller reguljär trafik mellan fixerade hamnar, medan vid trampfart fartygen sysselsätts på trader där det för tillfället finns tillgång till laster. Linjetrafik sker ofta inom ramen för linjekonferenser¹¹.¹² En mellanform mellan linjefart och trampfart är **kontraktsfarten**¹³. Vid kontraktsfart sluter ett rederi avtal med en befraktare¹⁴ om att under en viss tidsperiod transportera en större lastkvantitet mellan vissa hamnar. Ett eller flera av rederiets fartyg får därmed en stadigvarande sysselsättning som i fråga om regelbundenhet påminner om linjefartygens. Kontraktsfart förekommer för övrigt även inom linjetrafikens ram.¹⁵

Sjölagens¹⁶ (härefter SjöL) indelning är däremot baserad på i vilken grad fartygets kapacitet utnyttjas, och den skiljer mellan **styckegodstransport** och **befraktning**. Med styckegods avses mindre godspartier, alltifrån ett antal kartonger till numera allt vanligare ett antal containrar med gods. Med befraktning avses att befraktaren hyr in ett helt eller en större del av ett fartyg (hel- eller delbefraktning). Härutöver finns det olika sjöfartsmarknader med hänsyn till fartygs- och godstyp. Dessa indelningar korsar varandra. I synnerhet hel-, men även delbefraktning är de vanliga avtalstyperna inom trampfarten, och oftast bedrivs styckegodsstrafik inom ramen för linjefart.¹⁷

Den funktionella indelningsgrunden när det gäller befraktning utanför linjetrafiken skiljer mellan **resebefraktning** (voyage charter), **tidsbefraktning** (time charter) och **skeppslega** (bareboat/demise charter).

¹¹ En linjekonferens föreligger när två eller fler rederier som bedriver internationell linjeverksamhet på en eller fler ruter inom ett begränsat geografiskt område använder sig av samma fraktrater och andra villkor. Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 157.

¹² Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2051.

¹³ Angående terminologin se också nedan under 3.3.

¹⁴ Befraktare kallas den person som med ett fartygs redare ingår ett befraktningsavtal och däri förbinder sig att leverera en viss mängd last. Mer om fraktavtalens parter nedan under 2.2.1.

¹⁵ Gorton, Ihre och Sandevärn, *Befraktning*, 1989, s. 45.

¹⁶ SFS 1994:1009.

¹⁷ Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2051.

Vid resebefraktning åtar sig redaren att transportera en viss mängd specificerat gods från A till B. Ersättningen, frakten, är relaterad till *mängden gods*. En specialform av resebefraktning uppstår då flera på varandra följande resor, s k konsekutiva resor, på samma gång avtalas med en och samma transportör. En ytterligare variant som utvecklats efter hand som det praktiska behovet uppkommit är kvantumkontrakten. I dessa kontrakt åtar redaren sig att tillfredsställa ett visst transportbehov hos befraktaren. Här rör det sig ofta om större kvantiteter över en längre period.

När det gäller tidsbefraktning ställs fartyget till befraktarens förfogande under en viss tid med rätt för denne att bestämma vilka resor fartyget skall göra. Frakten är inte baserad på mängden gods som transporteras, utan på hur *lång tid* befraktaren förfogar över fartyget. Även vid skeppslega ställs fartyget till befraktarens förfogande under en viss tid, och ersättningen baserar sig på tidsfaktorn. Den principiella skillnaden mellan tidsbefraktning och skeppslega är att befraktaren i det senare fallet övertar i stort sett alla kostnader utom kapitalkostnaderna, d v s befraktaren står även för bemanning och drift av fartyget. Trots att det egentligen rör sig om ett hyresförhållande mellan fartygets ägare och fartygets befraktare kategoriseras skeppslega normalt som befraktning. Förhyrning av fartyg kan även förekomma för kreditändamål, t ex genom att en befraktares tonnagebehov finansieras av redaren. En vidareutveckling har dessutom skett genom s k finansiell leasing, som framstår som ett trepartsförhållande mellan säljare, finansiär och befraktare (köpare), där befraktaren normalt tar över äganderätten till fartyget efter hyrestiden slut.¹⁸

2.2 Fraktavtal och transportdokument

2.2.1 Parterna

Till att börja med några ord om fraktavtalens parter. SjöL refererar i fråga om styckegodsbefordran till **transportör** och **avsändare**. Motsvarigheten vad gäller befraktning är bortfraktare och befraktare.¹⁹ I denna framställning har jag valt att använda mig av beteckningen **redare** istället för bortfraktare. Redaren står i den här betydelsen för den person/det företag som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till en annan, befraktaren. Motsvarigheten i engelsk terminologi är (ship)owner. Ofta görs i engelskan en åtskillnad mellan owner som uttryck för ägaren till fartyget och disponent/chartered owner som uttryck för den bortfraktare som på annan grund än ägande framstår som bortfraktare²⁰. **Befraktare** (*charterer*) kallas den person som med redaren ingår ett befraktningsavtal och däri förbinder

¹⁸ Gorton, Ihre och Sandevärn, *Befraktning*, 1989, s. 46 och 53.

¹⁹ SjöL 13:1 och 14:1, vari den senare befraktaren endast definieras indirekt.

²⁰ Det är nämligen inte ovanligt att den som befraktat ett fartyg i sin tur fraktar det vidare till någon annan genom s k underbortfraktning, och då uppträder den ursprunglige "befraktaren" som "redare" i det nya befraktningsavtalet. Gorton, *Transporträtt. En översikt*, 1996, s. 39.

sig att leverera en viss mängd last.²¹ **Avlastaren** (*shipper*) är den person som faktiskt avlämnar godset på kaj eller annan plats för att det skall tas om hand av sjötransportören, och **(last)mottagaren** (*receiver*) är just vad ordet själv utsäger, d v s den som mottar godset.²²

2.2.2 Karaktäristika

Det huvudsakliga ändamålet med varje fraktavtal, vare sig transporten sker till sjöss, i luften eller på land, är att åstadkomma en geografisk förflyttning av en vara. Det är alltså fråga om utförande av en tjänst. En geografisk förflyttning måste alltid vara utsträckt i tiden och fraktavtalet är i denna mening varaktig. De karaktäristiska dragen för fraktavtal är för det första att transportörens prestation är relativt komplicerad. Det gäller inte bara att förflytta godset utan också att vårda detsamma under transporten, utföra en rad speditionella plikter som att t ex tillhandahålla nödvändig dokumentation, övervaka att godset inte blir stillaliggande, kanske utföra förtullningsuppdrag o s v. Vidare är det väl att märka att angivande av bestämmelseort i transportlöftet inte innebär en garanti för att godset verkligen skall komma fram; mot utlovandet av ett resultat står hela tiden en klausulreglering av *hur* fullgörandet skall ske, d v s huruvida transporten får avbrytas om svårigheter uppkommer, om omlastning är tillåten, när avtalet skall anses fullgjort o s v. Om godset skadas under transporten uppkommer frågan om transportörens ersättningsskyldighet. Eftersom naturaprestation, prisnedsättning och hävning inte passar särskilt väl i det här sammanhanget, utgör skadeståndssanktionen slutligen ryggraden för avtalstypen.²³ Detta är dock inte alla författare eniga om. Gorton menar att rätten till naturaprestation i svensk rätt är en grundläggande obligationsrättslig princip, och han menar därför att det bör begrundas om inte principen gäller även inom befraktningsrätten, åtminstone i viss omfattning²⁴. Selvig har i en utförlig behandling av frågan heller inte ställt sig avvisande till naturauppfyllelse på området, även om han menar att utrymmet kan vara mer begränsat här än inom vissa andra områden²⁵.

Gemensamt för alla typer av fraktavtal är deras huvudsyfte att fördela funktioner, kostnader och risker mellan avsändare och transportör. Parterna måste också reda ut ansvarsspörsmål både mellan varandra och i förhållande till tredje man. Dessa avtalskomponenter är mer eller mindre desamma oberoende av transportform och fraktavtal; det är *fördelningen* av dem som skiljer avtalen åt.²⁶

²¹ Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2065.

²² För mer om parterna och terminologin se Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gorton*, 1982, s. 33f.

²³ Grönfors, *Tolkning av fraktavtal*, 1989 s. 57f.

²⁴ Gorton, *Befraktningsrätten i ett förmögenhetsrättsligt perspektiv*, 1998, s. 60.

²⁵ Selvig, *The Freight Risk. A Comparative Study in Contract and Maritime Law*, 1965, s. 553ff.

²⁶ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 5f.

2.2.3 Avtalstyper och dokument

Fraktavtal är inte någon enhetlig och väl avgränsad avtalstyp; på sjörättens område kan man göra en åtskillnad mellan befraktningsavtal och transportavtal. **Befraktningsavtal** inriktar sig på *transportmedlet* och dokumenten som används kallas **certepartier** (charter parties). Befraktningsavtalen sluts mellan principiellt likställda parter och utvecklar sig huvudsakligen inom ramen för avtalsfrihet. **Transportavtal** är däremot knutna till själva *godset*. I syfte att skydda den enskilde transportkunden är transportavtalen i stor utsträckning föremål för tvingande lagstiftning. Skyddet innebär främst ett transportörens minimiansvar för godset och detta underlättar i sin tur överlåtelse av transporterade varor.²⁷

I trampfarten är certepartiet det viktigaste dokumentet medan **konossementet** (bill of lading) har störst betydelse i linjetrafiken. Konossementet utgör ett bevis om att transportavtal träffats, det är ett s k **transportdokument**. Även ett certeparti utgör i och för sig ett bevis om att transportavtal träffats. Skillnaden består i att åtagandena transportdokumentet innehåller kan göras gällande gentemot annan än den som ursprungligen ingått transportavtalet, man brukar tala om konossementets karaktär av trepartsavtal.²⁸ Konossementet undertecknas normalt av redaren/transportören (i praktiken oftast någon som representerar denne, t ex fartygets kapten eller en agent) vid mottagandet av godset och ges därefter till avlastaren. Konossementet är alltså också en kvittering på att gods har mottagits. Härutöver innehåller konossementet en utfästelse om att utlämning av godset endast kommer ske mot att dokumentet återställs. Detta betyder att konossementet är ett löpande papper, d v s omsättningsbart och negotiabelt.²⁹ Om mottagaren av godset i lossningshamnen inte är densamme som befraktaren/avsändaren bestämmer konossementet villkoren för transporten och utlämnandet i förhållandet mellan mottagaren och redaren/transportören. Konossementet utgör således en koppling mellan köpeavtal och transportavtal.

²⁷ Grönfors, *Tolkning av fraktavtal*, 1989 s. 55. I fransk lagstiftning delades fraktavtalen in på detta sätt redan 1966. Gränsdragningen enligt den franska lagstiftningen anges bero på parternas utformning av avtalet och det åtagande som avspeglas i transportlöftet.

Avgörande är alltså inte dokumentationen i form av certeparti eller konossement utan uppläggningsen av avtalet och parternas avsikt. Uppdelningen mellan transportavtal och befraktningsavtal blev ett faktum i svensk rätt först vid revisionen av lagstiftningen 1990 p g a avgörande förändringar inom näringen och anpassning till Hamburgreglerna. Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986, s. 116ff och SOU 1990:13 s. 81ff. Tiberg anser dock att gränsdragningen i svensk rätt är oklar. Tiberg, *Styckegodstransport enligt nya sjölagen*, 1995, s. 324.

²⁸ Ett trepartsavtal mellan avsändaren, transportören och mottagaren. Gorton, *Transporträtt. En översikt*, 1996, s. 39 och 43; Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gorton*, 1982, s. 302f.

²⁹ SjöL 13:1, 42 och 14:5.

Konossementets stora betydelse i linjefarten beror på att *linjekonossementet* oftast innehåller fraktavtalets alla villkor; *trampkonossementet* hänvisar däremot normalt till certepartiets villkor utan att upprepa dem, och de är därför gärna korta, översiktliga dokument. I befraktarens hand är konossementet endast ett kvitto på att lasten tagits ombord fartyget³⁰. Skillnaden mellan linje- och trampkonossement torde främst vara en konsekvens av att det vanligtvis är många fler lastägare på ett fartyg i linjetrafik, och att villkoren för transporten har större betydelse i förhållande till mottagarna. Det föregående transportavtalet i linjefarten är följaktligen knapphändigt. Transportavtalet kan manifesteras i en enkel s k **booking note** men ofta görs endast en reservation av plats på fartyget.³¹ Väl att märka i det här sammanhanget är dock att konossementet har, speciellt inom linjetrafiken, till stor del ersatts av sjöfraktsedeln och elektroniska alternativ trots att dessa inte innehar konossementets alla juridiska kvaliteter.³²

2.3 Val av transportform³³

Ett fraktavtal är ofta en konsekvens av ett köp, och även om fraktavtalet är ett fristående kontrakt påverkas dess innehåll normalt av köpeavtalet. Transport- eller leveransklausulen, t ex FOB eller CIF³⁴, i köpeavtalet fastställer om köparen eller säljaren skall ombesörja transporten och stå för kostnaderna. Denna uppdelning av ansvar mellan köpare och säljare påverkar således relationen mellan avlastare och/eller befraktare/avsändare och redare/transportör, något som har stor betydelse för valet av transportform.

Vidare är det viktigt att känna till hur de olika fraktavtalen distribuerar de ovan nämnda³⁵ avtalskomponenterna. Den som skall ombesörja transporten bör t ex noggrant räkna ut vad som är mest kostnadseffektivt, men också tänka igenom i vilken utsträckning de olika transportformerna är praktiskt lämpliga. Vilka plikter ålägger fraktavtalet lastägaren i förhållande till transportens utförande och hur stort ansvar tar lastägaren på sig? I praktiken

³⁰ Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 257.

³¹ Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 249ff; Gram, *Fraktavtaler og deres tolkning*, 1977, s. 31f.

³² Gorton, Ihre och Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 1999, s. 69.

Konossementets specifika karaktär och att det fortfarande är ett av huvuddokumenterna inom sjötransporten har gjort att jag valt att ge detsamma uppmärksamhet till nackdel för de moderna transportdokumenten.

³³ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 1f och 8ff; Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 247ff.

³⁴ Incoterms 2000. FOB (*free on board*): godset levereras av säljaren till fartyget i den hamn som är utpekad i köpeavtalet och risken för varan går över från säljaren till köparen när godset passerat fartygets reling; CIF (*cost, insurance and freight*): säljaren står för kostnader, frakt och transportförsäkring hela vägen till avtalad destination, men risken för varan och ev kostnadsökningar står köparen för så snart godset passerat fartygets reling vid skeppningen.

³⁵ Ovan under 2.2.2.

har huvudsakligen fyra standardfördelningar utvecklats, nämligen styckegodsbefordran, rese-, tidsbefraktning och skeppslega.

Om det rör sig om mindre godspartier torde linjerederierna erbjuda det mest lämpade alternativet. Lastägaren förpliktar sig i stort sett endast till att betala frakten förutom att avlämna och ta emot godset. Vid större lastmängder är det däremot oftast mer ekonomiskt att befakta ett helt eller en del av ett fartyg. I utbyte mot den ekonomiska fördelen kräver dock befракtingsavtalen större engagemang i och ansvar för själva transporten. Vad gäller resebefraktning ligger större delen av funktioner, risker och ansvar kvar hos redaren. Befraktaren tar på sig att arrangera lastning och lossning och de kostnader och risker detta medför. Tidsbefraktaren involverar sig ytterligare i transportens utförande i och med att han också tar över det kommersiella ansvaret för fartyget; redaren behåller endast det nautiska ansvaret och befogenheterna, d v s plikten att hålla fartyget sjövärdigt och bemanna det. Vid skeppslega tar befraktaren, som redan nämnts³⁶, även över det nautiska ansvaret.

I de flesta fall är dessa standardfördelningar effektiva. Men parterna kan mycket väl, och gör i stor utsträckning, bortse från de traditionella sätten att distribuera avtalskomponenterna i syfte att anpassa avtalet till den individuella situationen³⁷. Kvantumkontrakten är t ex en variant av resebefraktning som utvecklats ur behovet av en speciell lösning när det rör sig om större kvantiteter över en längre period. Parternas förhandlingsstyrka och den specifika branschen kan också vara avgörande för fördelningen i det enskilda fallet. Om man inte tar hänsyn till marknadsaspekter, affärsrelationer o s v kan förhandlingarna brytas ned till att handla om just denna fördelning av fraktavtalets komponenter.

2.4 Rättskällorna³⁸

Fraktavtalens innehåll är enligt Grönfors resultat av ett samspel mellan individuella avtalsvillkor, standardvillkor, sedvänja samt lagstiftningens dispositiva och tvingande regler.³⁹ Samma faktorer utgör följaktligen också fraktavtalens rättskällor och utgångspunkter vid tolkningen av dem.

Fraktavtalen är karaktäristiskt detaljerade och skriftliga, och sjötransportörer har sedan länge använt sig av standardiserade villkor uttryckta i en flora av internationella standardavtal. Certeparti- och konossementsformulärens klausuler är resultatet av organisationers och enskildas mångåriga arbete med att utarbeta gångbara klausuler som

³⁶ Ovan under 2.1.

³⁷ För mer om detta se Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 9f.

³⁸ För en presentation av transporträttens rättskällor i stort se Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1977, s. 28-43; Grönfors, *Inledning till transporträtten*, 1989, s. 28-41.

³⁹ Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986, s. 32.

marknaden kan godta⁴⁰. BIMCO i Köpenhamn har en viktig roll i avfattandet av standardformulär och har producerat en mängd s k ”approved documents”. En åtskillnad görs mellan ”agreed”, ”adopted” och ”recommended forms”. Stora rederier utformar dessutom ofta sina egna ”private forms”.⁴¹ Dessa standardavtal ligger normalt till grund för de enskilda avtalen. Beroende på den specifika situationen anpassas de dock genom modifikation av enskilda klausuler och/eller tillägg av nya, s k ”rider clauses”/”riders”, vilka inte sällan innefattas i ett s k ”addenda” som bifogas standarddokumentet.⁴²

Eftersom avtalen är mycket utförliga tar de regelmässigt över de dispositiva bestämmelserna i SjöL. Men idag har de dispositiva rättsreglerna inte enbart den anspråkslösa funktionen att tillhandahålla reservregler när avtalen är ofullständiga eller oklara; de helhetsmönster den dispositiva regleringen innehåller antar mer och mer en karaktär av en genomtänkt och väl balanserad normallösning. Det uttryck för rättspolitiska överväganden som denna normallösning innebär skall enligt förarbetena till SjöL inte kunna åsidosättas, t ex genom att tolka in en gemensam partsvilja, lika lätt som tidigare. Normallösningen skall istället tillgripas i första hand, såvida det inte står helt klart att parterna har kommit överens om en avvikande lösning.⁴³

SjöL:s tvingande regler tar främst sikte på att underlätta överlåtelse av gods under transporten och att skydda ny konossementsförvärvare (d v s svagare avtalspart).⁴⁴ Följaktligen gäller den större delen av den tvingande lagstiftningen transportörens ansvar för godset. Alla transporträttsliga regler har vuxit fram i en mer eller mindre internationell omgivning, och framför allt regleringen av transportörens ansvar präglas av internationellt konventionssamarbete. Av störst betydelse i det här sammanhanget är de s k Haag-Visbyreglerna⁴⁵ vars tvingande regler avspeglas i den svenska lagstiftningen. Den konventionsbundna lagstiftningen tolkas enligt vanliga regler om lagtolkning, men dess särart visar sig genom att unifieringssyftet tillkommer som en särskild tolkningsnorm.⁴⁶

När ett problem uppstår söks svaret till att börja med i det individuella kontraktet. Men eftersom tolkningsmetoder varierar från land till land är det viktigt att se till *var* och av *vem* (domare eller skiljemän) tvisten kommer att prövas. I det här sammanhanget måste man också se till ett ev lagval i

⁴⁰ Grönfors, *Fraktavtalet under etthundra år*, 1986, s. 40ff.

⁴¹ Gorton, Ihre och Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 1999, s. 105.

⁴² Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 260.

⁴³ SOU 1990:13 s. 85f.

⁴⁴ Grönfors, *Inledning till transporträtten*, 1989, s. 35.

⁴⁵ Brysselkonventionen från 1924 och Tilläggsprotokollet från 1968. Våren 1978 antogs en moderniserad version av Haag-Visbyreglerna, Hamburgreglerna, som så småningom skall ersätta Haag-Visbyreglerna. De skandinaviska länderna har ännu inte ratifierat Hamburgreglerna men SjöL har modifierats i linje med Hamburgreglerna så långt detta har varit möjligt utan att avvika från Haag-Visbyreglerna.

⁴⁶ Grönfors, *Inledning till transporträtten*, 1989, s. 36.

kontraktet. Detta är dock inte hela sanningen. Väl att märka är att de individuella klausulerna i standardavtalen ofta ges en specifik innebörd genom tolkning och inom olika trader etableras ofta särskilda uppfattningar om de olika klausulernas betydelse, en verksamhet som i hög grad är internationell.⁴⁷

Det utmärkande draget för den transporträttsliga lagstiftningen att försöka genomföra samma eller åtminstone förenliga rättsregler i flera rättsordningar. Detta förverkligas dock inte endast genom utarbetande av internationella konventioner. I det här sammanhanget förtjänar det vällyckade nordiska samarbetet på sjörättens område från slutet av 1800-talet speciell uppmärksamhet vilket lett till en idag närmast likalydande reglering i Norge, Danmark, Finland och Sverige.⁴⁸ Med denna utgångspunkt framstår det som en naturlig följd att unifieringssyftet avspeglas i nationella domstolars tolkning av konventionsbestämmelserna, något som moderna konventioner också ofta innehåller en erinran om. Om en konventionsbestämmelse har vuxit fram ur en specifik nationell bakgrunds rätt (när det gäller sjörätt ofta engelsk rätt), så förstås den också bäst med denna rätt som bakgrund. Samma sak gäller för standardavtalen. Ofta är dessa avfattade på engelska med engelsk rätt som bakgrund. Sådana standardavtal skall fungera i internationella sammanhang och bör således suppleras med sin engelska bakgrunds rätt. Denna parallell mellan lagtolkning och avtalstolkning understryker att även tolkningen av internationella standardavtal måste ske under hänsynstagande av det internationella elementet.⁴⁹ Högsta Domstolen har tagit ett steg längre och i två fall⁵⁰ uttalat, trots att rättsfrågorna inte härstammade från en internationell konvention och inte heller engelsk rätt var tillämplig på rättsförhållandet, att i samband med befraktningsavtal särskild hänsyn måste tas till engelsk rätt just beroende på engelsk rätts betydelse på befraktningsrättens område.

⁴⁷ Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 260f.

⁴⁸ Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 273ff och 24.

⁴⁹ Grönfors, *Tolkning av fraktavtal*, 1989 s. 47ff.

⁵⁰ ND 1954 s. 749 HD, *Mimona* och ND 1971 s. 78 HD, *Josefina Thordén*.

3 Närmre om kvantumkontrakt

3.1 Definition och karaktäristika

Typiskt sett, men inte uteslutande, hanterar kvantumkontrakten specificerad och homogen last; stora kvantiteter; långa perioder; specifika hamnar och flera resor. Avtalstypen förekommer vidare både inom trampfart och inom linjefart. Basen för och naturen av kvantumkontrakten varierar emellertid, och de är så gott som alltid skraddarsyddas för att anpassas till de specifika behoven i det enskilda fallet.⁵¹ Således måste en definition bli relativt vid. I SjöL 14:42 definieras tillämpningsområdet för SjöL:s dispositiva reglering av kvantumkontrakt med utgångspunkt i två huvudrekvisit. För det första avses förflyttning av *ett visst totalkvantum gods*. För det andra skall detta kvantum fördelas på flera skeppningar under *en angiven tidsrymd*. På vilket sätt mängden gods och tidsrymden anges är irrelevant. Mängden gods behöver inte vara bestämd i vikt eller volym utan kan lika gärna anges som en befракtares årliga export till en viss marknad. Tidsperioden anges vanligen i år eller månader men kan lika gärna fastställas till den tid det tar att befordra en närmre identifierad last med en viss skeppningshastighet.⁵² Detta kan jämföras med rese- och tidsbefraktning vari *resan* respektive *tidsrymden* är utmärkande för befракtningsformerna.

Av detta följer den avgörande betydelsen av både last- och tidselementen, något som leder till att man kan betrakta kvantumkontrakt som ett slags hybridavtal mellan tidigare etablerade befракtningsformer. Ibland åtar sig befракtares att skeppa en viss minimimängd; i andra fall åtar redaren sig att transportera så mycket gods som finns tillgängligt.⁵³ I det förra fallet kan befракtares ha rätt att ersätta en sorts last med en annan och i det senare kan redaren ha en vid valmöjlighet med avseende på annan sysselsättning av fartyget så länge han tar det aktuella kvantumkontraktet med i beräkningen.⁵⁴ Trots att kvantumkontrakt i princip är inriktat på själva lasten och dess förflyttning, företer kontraktstypen övervägande drag av befракtningsavtal. Kvantumkontrakt kan slutas på både rese- och tidsbasis, men de ses systematiskt som en form av resebefraktning. Anledningen till detta är främst att frakten är relaterad till antalet transporterade enheter, även om tiden är angiven som bas, och därmed ligger förseningsrisken för själva transporten hos redaren.⁵⁵ Härmed aktualiseras frågan om

⁵¹ Williams, *Chartering Documents*, 1999, s. 101.

⁵² Prop. 1993/94:195 s. 300.

⁵³ Normalt innebär kvantumkontrakt just ett åtagande av redaren att hålla viss kapacitet till befракtares förfogande; i ND 1979 s. 156 SH, *Allto-Import*, hade det dock inte visats att redaren åtagit sig en sådan förpliktelse och därför ansågs avtalet ha mera färg av prisavtal rörande "contract rates" (även om befракtares inte hade träffat lojalitetsavtal med linjekonferensen).

⁵⁴ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 3.

⁵⁵ SOU 1990:13 s. 196.

överliggetidsersättning liksom vid ordinär resebefraktning. En avgränsning görs nämligen mellan tiden för själva resan och tiden för lastning och lossning, den s k **liggetiden**. Utgångspunkten är att redaren bär förseningsrisken för själva transporten, medan befraktaren får en viss liggetid till sitt förfogande. Överskrids liggetiden skall särskild ersättning utgå till redaren, s k **överliggetidsersättning** (demurrage).⁵⁶

I 14:42 2st framhävs också kvantumkontraktets grundläggande generiska karaktär, d v s det ännu inte konkret utpekade fartyget, och en distinktion görs gentemot konsekutiva resor. Avgränsningen av kvantumkontrakten gentemot stycke-godstransporter bestäms genom reglerna i SjöL 13:3 2st.

Kontraktets generiska karaktär utgör en väsentlig skillnad jämfört med de andra befraktningsformerna.⁵⁷ Normalt utpekas en viss grupp av fartyg med vissa specificerade egenskaper, och i praktiken är det heller inte ovanligt med ”livstidskvantumkontrakt” för ett eller flera specialbyggda fartyg inom en viss trade⁵⁸. Detta har en avgörande juridisk betydelse eftersom de vanliga ansvarsfrihetsgrunderna blir tillämpliga först när förpliktelsen blivit specifik. Å andra sidan kan redaren härefter inte heller kräva att få sätta in ett nytt fartyg såvida detta inte är uttryckligen avtalat. Generellt, men inte alltid, är det nämligen så att transportåtagandet i ett certeparti är beroende av det i kontraktet angivna fartygets öde. Om det angivna fartyget blir försenat är uppfyllandet av kontraktsförpliktelsen försenad, och om fartyget förliser går hela kontraktet förlorat. När redaren inte kan klandras för detta eller har friskrivit sig från ansvar har befraktaren heller inget krav på skadestånd^{59, 60}. Av detta följer att om det fartyg som redaren tänkt använda för att utföra en viss transport under ett kvantumkontrakt förliser så upphör hans förpliktelse inte i och med detta. Först när alla fartyg av den typ (eller de fartyg som skulle kunna utföra den aktuella transporten) är otillgängliga på marknaden kan man tala om en omöjlighet att uppfylla kontraktsförpliktelsen.⁶¹ Denna generiska förpliktelse övergår dock till en specieförpliktelse i och med att man närmar sig utförande av den enskilda

⁵⁶ SjöL 14:10-15.

⁵⁷ Mer om detta nedan under 5.2.

⁵⁸ Williams, *Chartering Documents*, 1999, s. 101.

⁵⁹ SjöL 14:30, 31, 57 och 73.

⁶⁰ Det finns dock undantag till denna huvudregel. När fartyg anges kan det göras med kvalifikationen ”*or substitute*”, vilket ger redaren en option med avseende på utförande fartyg. Denna kvalifikation överlever dock inte om det namngivna fartyget förliser, och generellt ålägger den inte heller en plikt till substitution på redaren. En ytterligare variant är stipulationen ”*vessel to be nominated*”, d v s inget specifikt fartyg anges. Även här har redaren alltså en option, men med den skillnaden att redaren har ålagts en plikt att nominera. När nomineringen är gjord betraktas det nominerade fartyget som om det varit angivet i kontraktet vid kontraktets avfattande. Väl att märka är dock att dessa klausuler normalt kompletteras med klara krav på skeppen som kan användas. Mer om substitution och ”*vessel-to-be-named-klausuler*” i Falkanger, *Konsekutive reiser*, 1965-67 s. 55ff; Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 50f.

⁶¹ Gram, *Fraktavtaler og deres tolkning*, 1977, s. 163 och 167.

resan⁶². Vad gäller linjefarten så kan det redan i booking noten vara angett vilket skepp som kommer att ta ombord lasten, och då normalt med möjlighet för transportören både till substitution och till transshipment. Men om det är tal om en större linje som betjänas av flera skepp anger transportkontraktet oftast inget specifikt skepp utan endast *när* transporten kommer att utföras.⁶³

Resorna är heller inte konsekutiva⁶⁴ och de konkretiseras först vid befraktarens behov av transport, dock ofta med säkerhetsventilen ”*fairly spread*”, ”*evenly spread*” eller ”*fairly evenly spread*”⁶⁵. En annan betydelsefull skillnad jämfört med resebefraktning är att under ett kvantumkontrakt har redaren möjlighet att utföra s k mellanresor. Det angår inte befraktaren hur redaren använder fartyget efter lossning så länge han har ett fartyg klart i rätt tid till nästa resa⁶⁶. Slutligen är det så att vid slutande av resecerteparti anges *antalet resor*. Kvantiteten som kommer transporterats är således en funktion av antalet resor och hur mycket fartyget lastar per gång. Under kvantumkontraktet är däremot kvantumet centralt. Antalet resor beror på detta och på hur stora skepp som används vid varje enskild resa. Det förekommer dock att det sluts resecertepartier för så många konsekutiva resor som kan utföras inom en viss tid, men även då är kvantumet sekundärt^{67 68}.

3.2 Användningsområde

För både befraktare och bortfraktare kan det vara praktisk och bekvämt att ett kontrakt täcker flera skeppningar. Antal förhandlingar och administrativt arbete minimeras samtidigt som parterna genom samarbete under genomförandet har en god möjlighet att succesivt förbättra de praktiska rutinerna vid lastning och lossning samt under själva transporten. Ökad personlig kontakt mellan de inblandade kan skapa en ömsesidig lojalitet som underlättar problemlösande, och förändringar i och/eller tillägg till kontraktet sker heller inte sällan under kontraktets löptid. I sammanhanget

⁶² Mer om detta nedan under 5.2.

⁶³ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985, 1986*, s. 1.

⁶⁴ Att den här faktorn ges avgörande betydelse kan verka felaktig i de fall då ett certeparti för konsekutiva resor innehåller en substitutionsklausul som ålägger redaren en långtgående substitutionsplikt. Plikten att utföra resorna *konsekutivt* ger dock att avtalet inte kan kategoriseras som kvantumkontrakt. Falkanger, *Konsekutive reiser*, 1965-67 s. 130f.

⁶⁵ Mer om detta nedan under 4.2.

⁶⁶ Det är en annan sak att redaren vid konsekutiva resor kan förbehålla sig rätten att ta med gods på tillbakaresan, s k ”*back haul cargo*”, Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 458.

⁶⁷ Anges däremot att kontraktet gäller för så många konsekutiva resor som behövs för att transportera ett visst kvantum har man med en övergångsform att göra. Det kan dock bli tal om att karaktärisera avtalet som ett kvantumskontrakt, om än av en lite speciell karaktär, om redaren har en substitutionsplikt.

⁶⁸ Falkanger, *Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)*, 1961-64, s. 373.

måste dock också nämnas att skiftningar i marknadsläget givetvis kan fresta den ena eller andra parten att försöka undvika sina kontraktuella plikter.⁶⁹

Operations Manager Klas Aspendal på Gorthon Lines i Helsingborg och Advokat Karl Johan Gombrii på Nordisk Skipsrederforening har båda vid telefonintervjuer också understrukit betydelsen av god kontakt mellan rederiet och transportkunden⁷⁰. Aspendal förklarade att kontakten med kunden är ”alfa och omega” när det uppstår problem under kontraktets avveckling. Visserligen använder de sig av skriftliga kontrakt, men när dispyter uppstår är det inte först och främst kontrakten som de faller tillbaka på. Istället söker de lösa oenigheterna genom ett ömsesidigt givande och tagande för att på så sätt bevara en god relation och samarbetspartner. Gombrii menar att intresset för ett väl fungerande långtida samarbete är en av de främsta anledningarna till att man använder sig av kontraktsformen, och även han framhåller den stora betydelsen detta har för hur ev oenigheter hanteras.

Genom ett kvantumkontrakt kan befraktaren å ena sidan säkra transportbehovet för en lång men överskådlig tid framöver till ett fast pris⁷¹ och härigenom undvika fluktuationer i marknaden. Befraktaren befrias också från bekymmer rörande själva genomförandet av transportererna, vilken är den avgörande skillnaden jämfört med tidsbefraktning.⁷² Redaren får å andra sidan en jämn sysselsättning utan att binda upp sin flotta alltför hårt, och ekonomisk stabilitet har givetvis betydelse också för redaren. Under vissa perioder kan han få sysselsättning på spotmarknaden när denna erbjuder bättre priser och han står också fri att sysselsätta fartyget med returlaster för att undvika ballastresor. Det idealistiska från redarsynpunkt torde vara att ha flera kvantumkontrakt som kan betjänas av samma tonnage: ett kontrakt ”ut” och ett annat ”tillbaka” från ett område som inte ligger alltför långt ifrån ”ut”-kontraktets lossningshamn. På detta sätt har redaren också möjlighet att kunna erbjuda förmånligare fraktrater, något som även kommer befraktaren till godo. Genom att vara sysselsatt genom kvantumkontrakt kan redaren också öka möjligheterna att få nya fartyg finansierade och hans flexibilitet är större jämfört med tidsbefraktning.⁷³

I detta sammanhang bör återigen betydelsen av ett eventuellt bakomliggande köpeavtal uppmärksammas. Köpeavtalet måste först och främst tas i beaktning så att kvantumkontraktet så långt möjligt anpassas till och görs kompatibelt med dess villkor (att det är avtalat ”back-to-back”). Köpeavtalet har också betydelse för ett eventuellt ansvar gentemot tredje

⁶⁹ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 7 och 11.

⁷⁰ Telefonintervjuer den 15 Juni 2001 och 11 september 2001.

⁷¹ En sanning med modifikation eftersom långtidskontrakter inte sällan innehåller indexrelaterade fraktklausuler eller omförhandlingsklausuler.

⁷² Mer om kvantumkontrakt ur en befракtares synvinkel i Lauridsen, *Kvantumskontrakter*, 1987.

⁷³ SOU 1994:13 s. 196f; Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 11f.

man under ett konossement. Det måste härutöver poängteras att transportkostnaden inte sällan utgör en stor del av det slutgiltiga priset för de flesta varor och således har valet av kontraktstyp (och kontraktspart!) och konsekvenserna därav långtgående effekter mellan säljare och köpare. Det har blivit mer och mer vanligt, speciellt för stora internationellt verksamma industriella företag, att använda sig av logistik i beräkningen av kostnader för lager och transport. Sofistikerad planering i produktionen och levereringen kan minska lagerkostnaderna, men detta nödvändiggör *exakt* leverering av transportören. Konceptet ”*just in time*” ökar i betydelse och därför är förtroendet för redaren fundamentalt, något som ju faktiskt ligger i kvantumkontraktets natur.⁷⁴

Gorton, Ihre och Sandevärn⁷⁵ ger följande exempel på situationer då kvantumkontrakt används:

- en redare åtar sig att transportera mellan 200,000 och 250,000 ton säd mellan hamnarna X och Y under ett år
- en redare åtar sig att transportera all last som befraktaren skeppar från lasthamn A till lossningshamn B under perioden 1999-2003
- en redare är berättigad att transportera all råolja som befraktaren importerar under 1999 och 2000
- en redare är berättigad att transportera befraktarens alla fordon för export under 1999-2003, och befraktaren garanterar åtminstone fem skeppningar per år med ett visst antal fordon

Variationen är således stor, och det kan härutöver förekomma vissa restriktioner t ex med avseende på vilka/hur många hamnar som kan anlöpas eller att befraktaren inte garanterar någon kvantitet över huvud taget.

Som redan nämnts sluts kvantumkontrakt typisk sett för transport av homogen last, speciellt råmaterial och semifärdiga produkter som kan fraktas i bulk, t ex olja, kol, malm, cement, trämassa, säd, ris, socker och salt. Men det finns också exempel på produkter som skeppas under kvantumkontrakt som är mer komplexa, t ex bilar och prefabricerade hus. Det behöver heller inte nödvändigtvis röra sig om riktig stora kvantiteter, en entreprenör som åtar sig att bygga en flygplats kan t ex sluta ett kvantumkontrakt för transport av det maskineri och den cement som krävs för konstruktionen. Vad gäller tidsperioden var det till en början inte ovanligt att kvantumkontrakt slöts för en väldigt lång tid, faktisk upp till tio-femton år. Tendensen, vad gäller både tidsbefraktning och kvantumkontrakt, har dock de senare decennierna varit att ingå kontrakt för kortare perioder. Syftet att söka undgå eller mildra konsekvenserna av fluktuationer i

⁷⁴ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 11f.

⁷⁵ Gorton, Ihre och Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 1999, s. 295.

marknaden har fått en minskad betydelse på grund av de senaste årtiondenas dramatiska förändringar i fraktmarknaden.⁷⁶

3.3 Terminologi

”Kärt barn har många namn” sägs det. Detta gäller även **kvantumkontrakt** (*quantity contract*) som har haft, och i viss utsträckning fortfarande har, flera olika benämningar. Tidigare var ”transportkontrakt” (*contract of affreightment/transport contract*) och ”fraktkontrakt” (*freight contract*) mest använt⁷⁷. ”Skeppningskontrakt” är ett ytterligare exempel⁷⁸.

”Volymkontrakt” (*volume contract*) är en annan beteckning som fortfarande är i bruk. ”Kontraktsfart” nämns också⁷⁹, men denna benämning är enligt Falkanger, med vilken jag instämmer, mindre ägnat som namn på ett avtal eller dokument⁸⁰. I engelska texter har härutöver ”tonnage contract” och ”cargo contract” använts, men ”freight contract” och kanske framför allt **contract of affreightment** (COA) verkar ha vunnit hävd i praktiken⁸¹. Jag har i det följande valt att konsekvent använda SjöL:s beteckning, kvantumkontrakt⁸².

Varför man valde just kvantumkontrakt anges inte i förarbetena till SjöL. Fördelarna med termen är att den inte tidigare har använts för något annat ändamål och att den åtminstone inte är missvisande. Men å andra sidan kan det hävdas att den inte ger en önskvärd indikation på kontraktets art: inte att det är ett maritimt kontrakt, inte ens att det rör sig om transport. Och även om termen pekar på en av de centrala beståndsdelarna i kontraktsförhållandet, förpliktelsen att transportera ett *bestämt kvantum*, är det inte denna allena som är avgörande⁸³.⁸⁴ Den engelska terminologin ter sig än olyckligare eftersom både ”contract of affreightment” och ”freight contract” kan användas som en övergripande beteckning på alla sorters kontrakt som rör transport.

⁷⁶ Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 71f.

⁷⁷ Falkanger, *Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)*, 1961-64, s. 374f.

⁷⁸ Se t e x Gram, *Fraktavtaler og deres tolkning*, 1977, s. 162ff.

⁷⁹ Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2076.

⁸⁰ Falkanger, *Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)*, 1961-64, s. 374. Se också ovan under 2.1.

⁸¹ Se t e x Boyd, Burrows och Foxton, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 1996, s. 1; Williams, *Chartering Documents*, 1999, s. 101ff. Standardavtalen använder sig av Contract of Affreightment och Volume Contract of Affreightment, se nedan under 3.5.

⁸² SjöL 14:42.

⁸³ Se ovan under 3.1.

⁸⁴ Falkanger, *Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)*, 1961-64, s. 371; Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 68f.

3.4 Avtalskonstruktion

I alla avtalsförhandlingar diskuterar parterna inte bara distributionen av avtalskomponenterna⁸⁵ utan också konstruktionen av avtalet. Till att börja med kan vi konstatera att utmärkande för kvantumkontrakten är deras karaktär av ramavtal för vad som så småningom kommer att utkristalliseras till en rad individuella transporter. Ofta ”avropas” endast de individuella fartygen inför varje särskild resa, men det förekommer också att separata resecertepartier utfärdas för varje individuell resa under själva kvantumkontraktet.⁸⁶ I grunden rör det sig om ett avtal där redaren åtar sig att under en viss period transportera en viss mängd gods i ett antal skeppningar med fartyg av en viss standard eller typ, och där befraftaren ofta åtar sig att skeppa en minimikvantitet i ungefärligen lika stora partier. Ibland utformas dock kontrakten som s k ”requirement contracts” vari redaren lovar att utföra transporterna på de överenskomna betingelserna, ifall befraftaren har något gods att skeppa. Då utlovar befraftaren inte att någon kvantitet kommer att skeppas. Således skiftar karaktären även på konstruktionen av kvantumkontrakten betydligt.⁸⁷

I praktiken har det utkristalliserats tre huvudkategorier av avtalskonstruktioner. Den första består av de många fall då ett standardresecerteparti utgör basen för kontraktet, men givetvis med många extra och speciella klausuler. Konstruktionen är framförallt användbar när det rör sig om ett relativt okomplicerat kvantumkontrakt som täcker några få resor. Det framgår oftast genom en ändring i det tryckta formuläret eller i ett tillägg, t ex ”*this charterparty is valid for the transportation of a total quantity of about 210,000 tons of coal to be shipped as follows:...*”.⁸⁸ Det är dock ingen lätt uppgift att tänka igenom alla situationer och utforma ändamålsenlig reglering på basis av ett standardresecerteparti. En god illustration av problemet ger det engelska avgörandet *Compagnie d’Armement Maritime v. Compagnie Tunisienne de Navigation*⁸⁹. Kontraktet mellan de franska och tunisiska parterna var baserat på det gamla London Form resecertepartiet. Lagvals-klausulen i London Form stadgar att skeppets flagga skall vara avgörande vid bestämmande av tillämplig lag. Klausulen stod kvar ograverad utan hänsyn till att fartyg under olika flagg kunde komma till användning. Då oenighet uppstod visade det sig att man under kontraktperiodens fyra första månader hade använt sig av fartyg med sex olika flaggor. Ett ytterligare exempel är då standardresecertepartiets

⁸⁵ Se ovan under 2.2.2.

⁸⁶ SOU 1990:13 s. 196.

⁸⁷ Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2076.

⁸⁸ Falkanger, *Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)*, 1961-64, s. 380; Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 73; Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 83.

⁸⁹ *Compagnie d’Armement Maritime v. Compagnie Tunisienne de Navigation* [1971] A.C. 572.

kanselleringsklausul vid för sent ankomst till lasthamnen sätter hela kontraktet i fara eftersom klausulen hänvisar till "this contract".⁹⁰

Den andra kategorin karaktäriseras av en distinktion mellan de klausuler som gäller kontraktet som helhet (total kvantitet, när och under vilken period godset skall skeppas, nominering av fartyg, last- och lossningshamnar, jurisdiktions- och lagvalsklausuler etc) och de som reglerar de enskilda resorna som skall utformas därunder. De förra bildar ett ramavtal medan de senare ofta består av ett konossement⁹¹ eller ett standardresecerteparti. Det väsentliga är att konossementet/certepartiet i det här sammanhanget skall reglera den individuella resan och ingenting annat. I ramavtalet finns det generellt en klausul som reglerar förhållandet mellan ramavtalet och konossementet/certepartiet, t ex "*otherwise this agreement is governed by the attached bill of lading*" eller "*the attached voyage charterparty shall apply to each voyage*". Det är inte nödvändigt att utställa ett nytt resecerteparti för varje resa; det kan vara tillräckligt att fartygen nomineras i förhållande till certepartiet och/eller ramavtalet på så sätt att resan skall utföras på dessa villkor. Detta görs i s k **fixture notes** (vilka för övrigt kan användas oberoende av avtalskonstruktion). Fixture noten innehåller då endast den för den aktuella resan speciella informationen och hänvisar i övrigt till ramavtalet och/eller certepartiet/konossementet. Vad gäller konossementen utfärdas de oftast inför varje resa p g a dess betydelse i förhållande till tredje man.⁹² Konossementet/certepartiet, och fixture noten, bör också innehålla en inkorporeringsklausul så att kvantumkontraktet anses "*incorporated as far as applicable*".⁹³

Slutligen har vi för det tredje de skraddarsyddade kontrakten där inget formulär är använt och kontraktet som helhet är utformat för att svara mot de speciella krav som situationen kräver. Man kan till fördel för denna konstruktion anföra att även i de fall då ett standardresecerteparti fått ligga till grund för kvantumkontraktet har det trots allt blivit föremål för en rad ändringar och tillägg, vilket kan vara nog så svårt att utforma på ett förtjänstfullt sätt. Användningen av ett standardresecerteparti har emellertid den fördelen att delar av originaltexten blir en del av kvantumkontraktet och betydelsen av originaltextens klausuler är vanligtvis klarlagd i praxis.

Spelar det då någon roll till vilken av de ovan nämnda kategorierna ett kontrakt hör? Svaret är uppenbart nej, under förutsättning att de är

⁹⁰ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985*, 1986, s. 5.

⁹¹ Se t ex ND 1960 s. 349 HD, *Lulu*, vari linjen påtog sig att skeppa årsproduktionen av trämassa från en fabrik. Ramavtalet utgjordes av en booking note och denna hänvisade till linjens vanliga linjekonossementer vad gällde resevillkoren. Följaktligen återfanns den större delen av avtalsmassan i konossementen.

⁹² Se ovan under 2.2.3.

⁹³ När det gäller skiljedomsklausuler måste dessa tas in även i resecertepartiet/konossementet om kontraktet är underlagt engelsk rätt. I England har man nämligen särskilda restriktioner med hänsyn till inkorporering av skiljedomsklausuler genom en hänvisningsklausul, Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2001, s. 234-238.

ordentligt genomarbetade och utformade. Men enligt Falkanger är utformningen av kvantumkontrakten i alltför många fall otillräcklig. Konstruktionen med två separata dokument är fördelaktig på så sätt att det under förhandlingarna blir naturligt att skilja de problem som är knutna till kvantumkontraktet som helhet från de problem som uppstår i förbindelse med de enskilda resorna. Å andra sidan har de skraddarsydda kontrakten den fördelen att de minimerar risken för motstridiga klausuler vilket annars kan bli fallet under det dubbla systemet. För att undvika detta stadgas det ofta i kontrakten t ex ”*In the event of any conflict between the terms and conditions of a single voyage charterparty issued and this Contract, the latter shall prevail*”. Motsvarande bör givetvis också tas in i certepartiet/konossementet och fixture noten.⁹⁴ Under arbetet med att utforma ett standardformulär konstaterades också att de ”heltäckande” kvantumkontrakten, i motsats till ett tudelat, d v s ramavtal med ett bifogat resecerteparti, inte var speciellt populära eller praktiska⁹⁵.

3.5 Standardformulär

Mot denna bakgrund utarbetades så småningom standardformulär även för kvantumkontrakt: **Intercoa 80** (bilaga B), 1980 och **Volcoa** (bilaga A), 1982. Intercoa 80, som är speciellt ägnat för frakt av petroleumprodukter, är utarbetat av Intertanko i Oslo och är antaget av BIMCO. Volcoa är BIMCO's eget formulär för användning vid transport av torrlaster. Båda är ramavtal till vilka enskilda resecerteparti knyts för de enskilda resorna. Intercoa (L) hänvisar uttryckligen till **Intertankvoy 76** (bilaga C): ”*Each voyage shall be performed subject to the terms of Intertankvoy 76, part II, as attached*”. Det stadgas vidare att Intertankvoy 76 del I skall fyllas i för varje enskild resa. Del II skall således användas som ett normalt certeparti i kombination med del I, som i sin tur utgör fixture note under kvantumkontraktet. Klausulen kan givetvis ändras och ett annat certeparti användas. Volcoa lämnar öppet för val av certeparti i en generell klausul (13). Anledningen till detta är att torrlastmarknaden inte är lika uniform som oljetankmarknaden⁹⁶. Andra stycket reglerar uttryckligen de fall då parterna kommit överens om att inte utställa ett certeparti för varje enskild resa utan istället använda sig av fixture notes, här kallat ”letter of nomination”, som istället skall innehålla en hänvisning till ett certeparti.

Även om de flesta kvantumkontrakt skraddarsys p g a behovet för specialisering i de enskilda fallen kan formulären ändå vara till nytta genom att utgöra en checklista under förhandlingarna⁹⁷, vilket också var

⁹⁴ Falkanger, *Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)*, 1961-64, s. 380f; Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 73f; Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 80ff.

⁹⁵ Gram, *The Intertanko Charter Party Forms. Comments by Per Gram*, 1980, s. 24.

⁹⁶ BIMCO's kommentarer till Volcoa.

⁹⁷ Williams, *Chartering Documents*, 1999, s. 101f; Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 5.

anledningen till att Intertanko valde att utarbeta ett standardformulär, trots svårigheterna⁹⁸.

⁹⁸ Gram, *The Intertanko Charter Party Forms. Comments by Per Gram*, 1980, s. 24.

4 Allmänt om 1994 års reglering

4.1 Bakgrund

Kvantumkontrakt är ingalunda något nytt påfund. Men först några år efter andra världskriget började kontraktstypen användas i större utsträckning⁹⁹. Man kan fråga sig varför det tog så lång tid för befraktningsformen att slå igenom. Falkanger tror att det till viss del har med tradition att göra, både hos befraktare och redare. Men han menar att den avgörande faktorn torde vara att det krävs relativt stora lastkvantiteter i export/importleden samt en viss storlek på rederiet (alternativt samarbete mellan flera rederier) för att kunna åta sig en så stor förpliktelse och dessutom kunna dra nytta av kontraktformens fördelar.¹⁰⁰ Gombrii¹⁰¹ menar att kontraktformen idag utgör ryggraden för många av de skandinaviska rederiernas verksamhet. Det är enligt Gombrii inte ovanligt att rederierna säkrar sig sysselsättning och inkomst genom kvantumkontrakt (eller för att använda Gombriis terminologi: fraktkontrakt) till upp till 70% av sin verksamhet. Detta främst p g a att spotmarknaden idag är så osäker. Att det är möjligt för flertalet rederier att ta på sig så stora åtaganden som kvantumkontrakten innebär är ett resultat av det utvidgade samarbetet i form av s k ”samseilingspooler”¹⁰².

Det har visat sig omöjligt att finna relevant och pålitlig statistik på hur vanlig kontraktformen är idag. Anledningen till detta torde först och främst vara arbetsinsatsen som krävs och informationens privata natur. Vid förfrågan hos Norges Rederforbund¹⁰³, som tidigare undersökt hur stor del av den norska flottan som var sysselsatt under långtidscertepartier¹⁰⁴, fick jag förklaringen. Den tidigare presenterade statistiken var baserad på vad fartygen var sysselsatta under för typ av kontrakt under en viss tidpunkt. Numera samarbetar dock rederierna i Norge, som redan nämnts, i stor utsträckning i pooler. Följaktligen är det inte lika enkelt att i dag fastställa

⁹⁹ Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 71.

¹⁰⁰ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985*, 1986, s. 3.

¹⁰¹ Telefonintervju den 11 september 2001.

¹⁰² Samseilingspooler är grupperingar av fartyg, ibland upp till omkring 70 st, där fartyg av liknande slag, t ex container- eller bulkfartyg, så att säga ställs till alla poolens medlemmars förfogande.

¹⁰³ Telefonintervju med Konsulent Marit Øverby, Norges Rederforbund, Oslo, den 7 augusti 2001.

¹⁰⁴ Den 1 juli 1986 var t ex 15% (dwt.) av den norska handelsflottan i internationell fart sysselsatt i ”kontraktssjøsatt”. Högst procent av undergrupperna hade bulkfartygen, nämligen 34%. Uppgifterna är hämtade från Momenter – Skipsfart og Offshore, Norges Rederiforbund, Augusti 1986.

fartygens sysselsättning, vilket lett till att dylika sammanställningar inte längre görs.

Den grundläggande karaktären av resebefraktning som i normalfallet präglar kvantumkontrakten medför att sjölagens dispositiva regler i ämnet bildar bakgrundsrätt till det individuella kontraktets bestämmelser. Så länge en fråga angår utförandet av en redan konkretiserad resa, erbjuder detta inte heller några särskilda svårigheter. Men när det rör frågor med avseende på kvantumkontraktet i dess helhet, lämnar reglerna om resebefraktning mindre ledning. Detta var anledningen till att Sjölagsutredningen, i samarbete med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge, uppmärksammade frågan i samband med sitt uppdrag att se över den gamla sjölagens 5:e kapitel om befordran av gods. Sjölagsutredningen ansåg därvid att det var nödvändigt att samla ett antal dispositiva rättsregler om kvantumkontrakt (och även om konsekutiva resor) till ett särskilt avsnitt i anslutning till reglerna om resebefraktning. Reglerna tar inte sikte på utförandet av de individuella resorna under kontraktet, på vilka styckegods- eller resebefraktningsreglerna har en direkt tillämpning, utan endast på godsmängden i dess helhet.¹⁰⁵ Ett praktiskt viktigt spørsmål rör relationen mellan ramavtalet och den enskilda resan, och de nya reglerna innehåller också vissa lösningar i det avseendet. Det finns idag ingen särskild lagreglering av kvantumkontrakt i något annat land.¹⁰⁶

Revisionsarbetet av SjöL:s regler om godsbefordran till sjöss vilket senare ledde till lagregleringen av kvantumkontrakt föranledde en viss debatt om det överhuvud var önskvärt. Vissa menade att de dispositiva regler som det skulle bli tal om för kvantumkontraktens del (och t o m de reviderade för tids- och resebefraktning!) skulle komma att få liten eller ingen betydelse eftersom man traditionellt har en omfattande kontraktuell reglering som är anpassad de enskilda situationerna. Skulle man komma i tvivel hävdades det att lösningen måste kunna finnas i en tolkning av själva kontraktet, dess förutsättningar och omständigheterna kring detta. Andra, t ex Falkanger, hade svårt att godta denna argumentation och välkomnade en del huvudregler för kvantumkontrakt. För att använda Falkangers egen terminologi menade han att både kontraktets ”anatom” (de klausuler som definierar parternas ordinära rättigheter och skyldigheter) och ”patologi” (de klausuler som behandlar effekterna av kontraktsbrott eller vilka omständigheter som gör fullförande omöjligt eller åtminstone alltför betungande) inte sällan är inadekvat, något som gör att tolkning och utfyllnad är en nödvändighet.¹⁰⁷ Följaktligen ansåg han att det borde vara önskvärt att kunna fylla ut ett ofullständigt kontrakt med dispositiva rättsregler. Och eftersom det dessutom kan vara nog så svårt att tolka en klausul, pekade Falkanger på det naturliga i att tolka oklara klausuler mot en överensstämmelse med dispositiva lagregler. Att dra paralleller från

¹⁰⁵ SOU 1990:13 s. 197.

¹⁰⁶ Gorton, Ihre och Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 2001, s. 296.

¹⁰⁷ Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 70f.

angränsande områden menade han inte skulle vara så lyckat eftersom det vanligtvis rör sig om ganska komplicerade avtal. Slutligen uppmärksammar han också den pedagogiska betydelsen av skrivna regler, d v s att de utgör en god utgångspunkt för den som skall bekanta sig med kvantumkontrakten.¹⁰⁸

4.2 Regleringen

Till att börja med måste det återigen understrykas att lagregleringen av godsbefordran till sjöss i mångt och mycket är en kodifiering av kontraktspraxis, och då i betydande grad med engelsk rätt som utgångspunkt. Som Gorton uttrycker det: ”har...avtalskrivaren snarare än lagstiftaren lett rättsutvecklingen, 'förföljd', inte minst i England, av rättstillämparens tillrättavisningar”¹⁰⁹. Vidare är de transportbehov som leder till upprättande av kvantumkontrakt så pass varierade att reglerna inte är speciellt detaljerade; de har snarare fått karaktären av ramlagstiftning eller regler som uttrycker vissa principer.

Reglerna är innefattade i SjöL:s 14 kapitel, ”Om befraktning av fartyg”, strax efter resebefraktningsreglerna och omfattar SjöL 14:42-51. SjöL 14:42, som behandlades ovan i samband med definitionen av kvantumkontrakt, anger tillämpningsområdet. Nedan följer en kort beskrivelse av regleringens innehåll, och i följande kapitel kommer reglerna om kontraktsbrott att undersökas närmre.

Utvecklingen från ramavtalets principiella plan till det konkreta fraktavtalet sker med hjälp av en fortgående individualisering, först av lastpartierna, sedan av fartygen och deras resor. I dessa avseenden ansåg man redan på ramavtalets plan ha behov av några dispositiva regler. Till att börja med regleras rätten att bestämma **godsmängden** i de fall avtalet ger utrymme för detta, och härigenom klargörs också skillnaden mellan avtalets *totalkvantitet* och *lastmängden för den enskilda resan*, SjöL 14:43.¹¹⁰ Vid sidan av avtalen av typ ”requirement contracts” fastställs totalkvantum ofta med kvalifikationer av typen ”about”¹¹¹, ”X per cent more or less” eller ”min.../max...”. Denna option har tilldelats befraktaren. Motsvarande ”about”-bestämmelser är vanliga även när det gäller den enskilda resan, men här är det redaren som har fått valrätten. Detta verkar också vara normal kontraktspraxis¹¹², jfr Volcoa (box 9), (2), (box 10) och (3) och 80 (rad 9) och (rad 30).

¹⁰⁸ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985*, 1986, s. 6.

¹⁰⁹ Gorton, *Befraktningsrätten i ett förmögenhetsrättsligt perspektiv*, 1998, s. 61.

¹¹⁰ Prop. 1993/94:195 s. 300f.

¹¹¹ Kvalifikationen ”about” kan vålla problem här liksom vid ordinär resebefraktning: vilket spelrum är därmed tillåtet? Detta kan vaiera beroende på bl a trade, godstyp och mängd. Gorton, Ihre och Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 1999, s. 228.

¹¹² Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985*, 1986, s. 8.

Fortsättningsvis ger SjöL 14:44 uttryck för det samarbete mellan parterna som avtalstypen kräver. Enligt bestämmelsen skall befraktaren utarbeta **skeppningsplaner** som anger när och var gods kommer att vara klart för skeppning under en viss period framöver. Om inget annat är avtalat skall befraktaren se till att godsmängden som avtalet omfattar skall fördelas på ett lämpligt sätt över tidsperioden och i samband med detta ta hänsyn till storleken på de skepp som skall användas. Syftet med bestämmelsen är att redaren skall få en möjlighet att planera i förväg. I praktiken används i detta avseende som redan nämnts stipulationer som "fairly/evenly spread". Detta kan ge upphov till särskilda tolkningsproblem, t ex vilken variation som skall tillåtas och i förhållande till vilken tidsrymd denna variation skall beräknas¹¹³. Och vilket uppmärksammats av Nordisk Skipsrederforening innebär SjöL:s regleringen möjligen en avvikelse jämfört med engelsk rätt p g a skillnad i avtalstolkning främst i förhållande till beräkning av ersättning p g a kontraktsbrott i det här sammanhanget¹¹⁴.

Kontraktet i det aktuella fallet angav att minimum 400 000/maximum 800 000 ton skulle skeppas "fairly evenly spread" över ett år. Under första halvan av året skeppades 360 000 ton fördelat på 10 resor, och efter ytterligare en skeppning i juli som medförde att minimikvantiteten skeppats förklarade befraktaren att han ansåg sig ha fullgjort sin förpliktelse under kontraktet. Redaren ville inte acceptera detta i ljuset av stipulationen "evenly spread". Parterna förlikades senare men frågan gav alltså upphov till en intressant observation. Enligt norsk (och svensk) rätt skall skeppningarna fördelas över *hela* avtalsperioden. I fallet var det inte fråga om att utarbeta skeppningsplaner utan befraktaren skulle istället i god tid underrätta redaren inför varje skeppning. Under nordisk rätt borde därför följderna bli att befraktaren hade en plikt att fortsätta att anmäla skeppningar med ungefär samma frekvens under återstoden av kontraktperioden¹¹⁵. I förhållande till ersättning för kontraktsbrott skulle således detta medföra att befraktaren skulle kunna komma att bli ersättningsskyldig för redarens förlust p g a de uteblivna resorna. Under engelsk rätt torde emellertid utfallet bli något annorlunda. Befraktarens förpliktelse i förhållande till minimikvantiteten hade uppfyllts; men att inte säkra en jämn fördelning skulle däremot kunna utgöra kontraktsbrott. I samsvar med detta skulle redarens ersättning under engelsk rätt inte baseras på förlust p g a uteblivna resor utan istället på den förlust redaren lidit p g a att resorna utförts under

¹¹³ I ett norskt rättsfall, ND 1963 s. 91 Frosta, *Tercia*, skulle max 24 000 ton skeppas "fairly spread" under ett år. Det första halvåret skeppades 5 300 ton varefter redaren inte nominerade fler skepp under kontraktet. Befraktaren krävde ersättning för den förlust han led under den andra delen av året. Redaren erkände ansvar, men krävde ersättning för att det den första delen året inte hade levererats tillräckligt med last. Redaren hade dock ingen framgång med sitt krav eftersom han inte hade visat att han var intresserad i fullt kvantum bl a genom att underlåta att reklamera. Frågan kan också gälla tillåtet minimumintervall mellan skeppningarna, se Nordisk Skipsrederforenings medlemsblad nr 556, *Shipments to be "Fairly Evenly Spread" under COA*.

¹¹⁴ Nordisk Skipsrederforenings medlemsblad nr 553, *Shipments to be "Evenly Spread" under COA – Differences in Norwegian and English Law*.

¹¹⁵ SOU 1990:13 s. 199.

den första halvan av kontraktperioden istället för jämt fördelat på hela året. Ersättningen skulle således bli större under nordisk rätt, framför allt om marknaden hade fallit under den senare halvan av kontraktperioden. Skillnaden skylls främst att om man under engelsk rätt skulle ge stipulationen den betydelse den får under nordisk rätt skulle detta snarare betyda en "rewriting" av kontraktet istället för tolkning, något som de engelska domstolarna inte gärna gör.

Även 14:45 ger uttryck för parternas samarbete, och skeppningsplanen konkretiseras ytterligare när befraktaren i enlighet med bestämmelsen gör **anmälan om skeppning**. Härmed ges redaren möjlighet att i god tid ombesörja att ett lämpligt fartyg är på plats i lastningshamnen i rätt tid. Vad gäller detta samarbete mellan parterna jfr Volcoa (box 12), (5), (box13), (box14), (6) och (7), och Intercoa 80 (B).

Efter det att redaren mottagit en anmälan om skeppning skall han i enlighet med SjöL 14:46 anmäla (nominera) vilket fartyg som skall utföra resan, dess lastförmåga och förväntad ankomst till lastningshamnen. Individualiseringen av resan sker följaktligen i två steg, för det första anmälan om skeppningen och därefter **nominering av fartyg**. Jfr Volcoa (box 16) och (9) och Intercoa 80 (B).

När redaren har nominerat i enlighet med SjöL 14:46 lämnar man ramavtalets abstrakta nivå och har kommit ner till de konkreta reglerna om resebefraktning respektive styckegodstransport (SjöL kapitel 13 respektive 14), SjöL 14:47. Detta innebär t ex att om det nominerade fartyget kommer för sent fram till lastningshamnen så skall detta bedömas enligt resecertepartiet i vad avser möjligheterna till hävning och ersättning. Två undantag gäller dock. För det första gäller att om redarens skyldighet att utföra en resa bortfaller, enligt de regler som är tillämpliga på den enskilda resan, på grund av ett förhållande som han ansvarar för, kan befraktaren kräva att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befördrat, SjöL 14:47 2 st. Det andra undantaget innebär att om bortfallet ger befraktaren anledning att räkna med att även senare resor kommer att bli väsentligt försenade så kan han häva återstoden av avtalet. Mer om detta och de problem som kan uppstå i samband med anmälan om skeppningsplaner, skeppning och nominering av fartyg, vilket regleras i SjöL 14:48-49, och 14:50 vad gäller betalningen av frakt, nedan.

Slutligen ger SjöL14:51 båda parterna en ömsesidig rätt att häva avtalet p g a krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfara om detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet. Denna bestämmelse liknar den som finns i SjöL 14:38 (vad gäller resebefraktning), men SjöL 14:51 är i första hand inriktad på hela avtalet. Ett exempel: ett fartyg rekvireras som en följd av krig. Ett avtal för ett specifikt fartyg faller bort utan klausul; men med en generell förpliktelse att skaffa tonnage har inte rekvisitionen den följd¹¹⁶. Därför behövs det klausuler som gäller

¹¹⁶ Se ovan under 3.1.

huvudavtalet här. Detta problem, liksom prisstigning är något som är gemensamt för alla långtidscertepartier, och inte sällan säkrar redaren sig också med eskalationsklausuler och/eller valutaklausuler.¹¹⁷ Ett ytterligare exempel varigenom man försöker helgardera sig är så kallade ”hardshipklausuler”¹¹⁸, men verkan av dessa är oklar och i stor grad beroende på i vilket rättssystem man befinner sig. Jfr Volcoa (box 26) och (20) och Intercoa 80 (K).

Sammanfattningsvis kan man konstatera att lagregleringen av kvantumkontrakt har två huvudsyften. Dels konkretiseras *övergången* från genusförpliktelse till specieförpliktelse; dels regleras *relationen* mellan ramavtalet och bestämmelserna rörande den enskilda resan. Detta kan verka som två sidor av samma mynt. Men eftersom det är en sak att konstatera vilket avtal/vilka klausuler som skall reglera en viss situation och en helt annan att ange vilka händelser under den enskilda resan, vilka också regleras av bestämmelserna rörande densamma, som kan få konsekvenser för avtalet som helhet vill jag hävda att så inte är fallet.

4.3 Lagstiftning eller självreglering¹¹⁹?

I det här sammanhanget finner jag det på sin plats att ge det samverkande elementet i rättsbildningen som utgörs av lagstiftning och självreglering särskild uppmärksamhet. Det gavs inte utrymme i förarbetena till den här behandlade regleringen av kvantumkontrakt, men som jag skall försöka visa skulle det kunna ha haft viss relevans. Under ett rättsymposium¹²⁰ förra året konstaterades att det från övergripande rättspolitiska och – vetenskapliga utgångspunkter är viktigt att analysera behovet av och metoderna för lagstiftning.¹²¹ Detta påverkar samhällets prägel av betydande komplexitet (europeisering och globalisering) och snabba förändringar (informationsteknik och kommunikation) som påverkar rättsbildningen i stort, och att det traditionella lagstiftningsinstrumentet inte sällan används på ett ad hoc-betonat sätt som en reaktion på ett uppblående problem.¹²²

¹¹⁷ Gram, *Fraktavtaler og deres tolkning*, 1977, s. 167.

¹¹⁸ Skillnaden mellan hardshipklausuler och force majeure klausuler torde vara den att den senare räknar upp specifika händelser som åtminstone tillfälligt ursäktar den ena parten eller båda, medan den förra endast refererar till ”undue hardship” eller ibland till ”economic difficulties”. En hardship klausul befriar oftast heller inte parterna från sina respektive plikter utan ger snarare endera parten en rätt att kräva omförhandling av avtalet, inkl. priset. Mer om detta i Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 64ff.

¹¹⁹ Självreglering har av Josefsson definierats som: ”förhållanden där berörda aktörer i större eller mindre utsträckning själva sköter normbildning i samverkan eller samspel med den statligt institutionaliserade, offentliga rättsbildningen”, Josefsson, *Lagstiftning eller självreglering? Olika aspekter på frågan om när och hur lagstiftningsinstrumentet bör användas*, 2001, s. 212.

¹²⁰ 23-24 november 2000, Häringe Slott. SvJT 3, 2001.

¹²¹ Vad gäller praktik, teori och teknik se Hellner, *Lagstiftning inom förmögenhetsrätten. Praktik, teori och teknik*, 1990.

¹²² Josefsson, *Lagstiftning eller självreglering? Olika aspekter på frågan om när och hur lagstiftningsinstrumentet bör användas*, 2001, s. 206f.

Till lagstiftningsinstrumentets fördelar kan i stort räknas enhetlighet, rättssäkerhet, opartisk tillämpning av regelsystemet samt effektiva sanktioner. Till nackdelarna hör svårigheten att formulera lagregler, grundlagsproblem, stelhet och byråkrati, kontrollproblem samt offentliga kostnader. Fördelarna med självreglering torde å andra sidan vara flexibilitet, branschpassning samt billigare och enklare tillämpning (i alla fall för staten). Nackdelarna utgörs främst av tveksam effekt, svaga sanktioner, att alla kanske inte nås samt risken för att bredare samhällsintressen blandas med partsintressen.¹²³ I ett smalare spektra, som här vad gäller kontraktsrätten vilken tydligt präglas av självreglering, måste ytterligare faktorer tillmätas betydelse. Bernitz¹²⁴ noterar t ex att avtalsrättens internationella karaktär begränsar utrymmet för nationell lagstiftning. I sammanhanget berör han också internationaliseringens effekter för avtalstolkning och lagstiftningsteknik. Allt detta mot bakgrund av den grundläggande strukturen på kontraktsrättens område (avtalsfrihet och dispositiv lagstiftning), den flexibla självutvecklingen av nya avtalstyper samt lagstiftningens primära funktion av att i efterhand korrigera olämpliga inslag eller tillgodose särskilda skyddsbehov. Bernitz lägger i sammanhanget också stor vikt på internationaliseringen av standardavtalsrätten, d v s utvecklingen av enhetliga marknadstäckande standardavtal som tenderar att frikopplas från de nationella rättsordningarna.

Avtalsinstrumentet har en inbyggd flexibilitet som gör att avtalslösningar inom näringslivet inte sällan ligger långt före lagstiftningen. Dessutom besitter avtalsinstrumentet en oöverträffad internationalitet jämfört med lagstiftning. Bernitz menar att den nationelle lagstiftaren lätt kan hamna på efterkälken i det här sammanhanget. Han hävdar att det finns en klar risk för att eventuella lagstiftningsingripanden kommer för sent och blir alltför nationellt begränsade och i sämsta fall kan komma att fungera som ett konserverande inslag. Inte minst föreligger faran att nationella parlamentariker anlägger ett alltför snävt perspektiv. I linje med detta bör den nationelle lagstiftaren söka undvika att gå ifrån vedertagna internationella lösningar. Ett växande problem för de nationella lagstiftarna är trots allt tendensen att i större kommersiella avtalsförhållanden försöka krypa ut ur den nationella lagstiftningens grepp, inte minst genom s k forum shopping.¹²⁵

Vid tolkning av standardavtal, där någon gemensam partsvilja oftast inte kan utrönas, tillämpar de svenska domstolarna en objektiv tolkning, där man bland annat ser till sambandet med andra villkor och avtalet som helhet. Domstolarna griper många gånger tillbaka på allmänna förnuftsöverväganden, branschpraxis och komplettering med underförstådda

¹²³ Josefsson, *Lagstiftning eller självreglering? Olika aspekter på frågan om när och hur lagstiftningsinstrumentet bör användas*, 2001, s. 209.

¹²⁴ Bernitz, *Kontraktsrätten, särskilt frågan om användning av standardavtal*, 2001.

¹²⁵ Bernitz, *Kontraktsrätten, särskilt frågan om användning av standardavtal*, 2001, s. 301ff.

villkor. Generellt finns en benägenhet att se till båda parter intressen, att undvika att rida på ordalagen och att nå lösningar som kan antas så långt som möjligt återspegla en presumerad partsvilja.¹²⁶ Bernitz¹²⁷ frågar sig dock om inte denna traditionella metod för både avtalsskrivning och avtalstolkning befinner sig i gungning under trycket av ett allt starkare angloamerikanskt inflytande. Angloamerikansk metod för avtalsskrivning och avtalstolkning skiljer sig högst väsentligt från den nordiska. Karaktäristiskt för angloamerikansk avtalsskrivning, och då kanske framförallt på amerikansk botten, är stor utförlighet, fullständighetskrav, och riklig användning av svårforcerat juristspråk. Den annorlunda metoden för avtalsskrivning hänger nära samman med de avvikande metoderna för avtalstolkning. Här märks ”*the parol evidence rule*”, och tolkningen bör, med ett välkänt uttryck, ske inom ramen för ”*the four corners of the contract*”. Karaktäristiskt för angloamerikansk avtalstolkning är även en större benägenhet att fästa särskild vikt vid de exakta ordalag som använts i avtalet och att dra *e contrario*-slut: ”*what is not included, is excluded*”.¹²⁸ Här kan man enligt Bernitz tala om en kontraktsrättslig kulturkrock. Så mycket kan sägas att det knappast kan vara lämpligt att okritiskt tillämpa typiskt nordiska avtalstolkningsmetoder på ett avtal som utformats med en internationell avtalsskrivningsmall utan djupare överväganden, oaktat stark anknytning till Sverige.¹²⁹ Följdfrågan blir om vi står inför en liknande brytning i fråga om modeller för lagskrivning och tolkning? Den traditionella nordiska modellen för lagskrivning har mycket gemensamt med vad som sagts om modellen för avtalsskrivning. Engelska *statutes* är motsvarande vanligen precisa och detaljerade och tolkas normalt *e contrario*.¹³⁰

Ett grundläggande påpekande för bedömandet av lämpligheten av självreglering är nödvändigheten att göra klart för sig vilka syften som bär upp regleringen av en viss verksamhet samt om det råder samstämmighet mellan lagstiftaren och de berörda aktörerna om att uppnå dessa syften. En annan relevant fråga i sammanhanget är styrkeförhållandet mellan aktörerna på det aktuella området. När det gäller exempelvis kontraktsrätten kan det ifrågasättas om det finns ett kontrollintresse (och –möjligheter) i de fall det är fråga om jämbördiga parter, men att lagstiftaren typiskt sett bör ingripa i de fall en svagare part är i behov av skydd. Härutöver uppkommer också frågan om det inte borde ifrågasättas om normbildning av privat karaktär skall kunna ges bindande verkan, utöver den verkan den kan ha på avtalsrättslig grund. HD har t ex uttalat att villkor enligt standardavtal kan

¹²⁶ Om avtalstolkning i allmänhet och tolkning av standardavtal se t ex Bernitz, *Standardavtalsrätt*, 1996.

¹²⁷ Bernitz, *Kontraktsrätten, särskilt frågan om användning av standardavtal*, 2001, s. 303f.

¹²⁸ ”*The parol evidence rule*” innebär att det skrivna kontraktet anses uttrycka vad som avtalats och principen starkt begränsar eller utesluter möjligheten att föra bevisning om att annat överenskommit muntligen, Upex, *Davies on Contract*, 1999, s. 59-61.

¹²⁹ Jfr ovan 2.4.

¹³⁰ Bernitz, *Kontraktsrätten, särskilt frågan om användning av standardavtal*, 2001, s. 304f.

utgöra bindande allmänna rättsprinciper¹³¹. Här tydliggörs emellertid behovet av att kritiskt granska, formulera krav på och upprätthålla kontroll över självreglerad normgivning.

De ovan redovisade övervägningarna anser jag i stort talar för att man skulle låtit bli att reglera kvantumkontrakten. Vad gäller kvantumkontrakten har vi ju som konstaterats att göra med i huvudsak jämbördiga parter, kontraktsformen har uppkommit och vidareutvecklats genom kontraktspraxis, sjörätten är i hög grad internationell och är i stor utsträckning influerad av angloamerikansk rätt. Sett i ljuset av dessa faktorer ter sig en nationell reglering generellt närmast överflödig.

¹³¹ NJA 1998 s. 448.

5 Särskilt om kontraktets generiska art och påföljderna vid kontraktsbrott

5.1 Inledande anmärkningar

I det följande skall vi med utgångspunkt i 1994 års reglering se närmre på förhållandet mellan ramavtalet och reglerna rörande den enskilda resan, och då med viss fokusering på kontraktsbrott. För att återigen använda oss av Falkangers¹³² deskriptiva terminologi: ”*verk i fingeren kan være interessant i seg selv, men for meg er det først og fremst et spørsmål om hvilke utslag dette gir seg for kroppen for øvrig*”. Kan kontraktsbrott relaterat till en enskild resa få konsekvenser för de efterföljande resorna eller för kvantumkontraktet som helhet? Parallellt presenteras också standardformulärens lösningar, för att på så sätt fastställa i vilken mån lagstiftaren har hämtat inspiration av kontraktslösningarna. Förhållandet mellan ramavtalet och den enskilda resan regleras först och främst genom att skärningspunkten mellan ramavtalets nivå och reglerna rörande den enskilda resan är fastlagt (5.1). Härutöver är också de kontraktsbrott som har effekt på kvantumkontraktet som helhet angivna (5.2).

Enligt Gombrii¹³³ är det främst två problem som orsakar dispyter under kvantumkontrakten: dels de fall då befraftaren inte har tillräckligt med last och/eller denna inte fördelas jämt över perioden¹³⁴, dels den omständigheten att redaren inte har tillräckligt med tonnage och söker undvika att befrafta in ytterligare på spotmarknaden. Då försöker inte sällan endera parten hitta en genväg ut, åtminstone för den aktuella resan, och betydelsen av hur kontraktet utformats kan därmed ha avgörande betydelse.¹³⁵

5.2 Övergången från generisk förpliktelse till

¹³² Citatet är hämtat från Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 19. Jfr ovan under 4.1.

¹³³ Telefonintervju den 11 september 2001.

¹³⁴ Se ovan 4.2.

¹³⁵ Ett belysande exempel på problem som kan uppstå under långtidskontrakt är *Panocean-Anco et al. V. Esso Chemical Arbitration*, New York, 20th March 1981, Society of Maritime Arbitrators No. 1526. Förhållandena under kontraktet hade komplicerats på så att kontraktet skulle omförhandlas regelbundet. Skiljemännen hade följande frågor att ta hänsyn till: var kvantumkontraktet ett bindande och giltigt kontrakt; om det var det, huruvida minimum/maximum angivelsen skulle beräknas på bas av ett eller två år; gav en viss klausul uttryck för befraftarens intention att skeppa allt sitt gods eller bara en minimumkvantitet med redaren samtidigt som redaren förpliktigats att tillhandahålla maximalt med tonnage genom hela kontraktsperioden; och slutligen fastställande av minimum/maximalkvantiteten under hela kontraktsperioden.

speciesförpliktelse

Till att börja med har redaren generellt sett åtminstone en formell valmöjlighet vad gäller utförande fartyg. Vid en eller annan tidpunkt måste han dock bestämma sig, även om det herefter fortfarande kan vara möjligt för honom att ändra sig. Allteftersom själva utförandet av transportorten närmar sig måste redaren vid någon tidpunkt anses bunden gentemot befraktaren, d v s hans *rätt* att använda ett annat fartyg upphör. Dessutom, någon gång måste *plikten* att tillhandahålla ett nytt fartyg upphöra om det skulle hända något med det som ursprungligen var avsett för resan. Vikten av att fastställa denna tidpunkt har således framför allt betydelse i förhållande till vem som skall bära risken för att ett fartyg finns på plats vid rätt tidpunkt. Om vi befinner oss på ramavtalets nivå bär redaren den fulla risken; när man kommit ner på reglerna rörande den enskilda resan och ett fartyg specificerats kan redaren under vissa förutsättningar undgå att behöva presentera ett nytt fartyg¹³⁶. Det enda säkra man kan säga om denna tidpunkt är att den måste ligga någon gång innan fartyget lämnar lastningshamnen med den kontraktuella lasten.¹³⁷

Enligt lagstiftningen gäller bestämmelserna rörande den enskilda resan från och med att fartyg nominerats, SjöL 14:47. En förutsättning är att det skett en "lovlig" nomination, d v s i enlighet med SjöL 14:46. Senast vid nomineringen förlorar kontraktet alltså sin generiska karaktär. Om vi ser till formulären har vi ett fall av uttrycklig individualisering och ett som är mindre klart. I Volcoa (13) fastslås att när ett fartyg nominerats skall det underliggande certepartiet "ta över". Idén med klausulen är just att nomineringen representerar övergången från den generiska förpliktelsen till speciesförpliktelsen¹³⁸. Intercoa 80 (L) fastställer endast att de individuella resorna skall utföras "subject to the terms of" Intertankvoy 76. Båda formulären anger att i händelse av konflikt mellan kontraktens respektive klausuler skall ramavtalets bestämmelser ta över. Låt oss se lite närmre på hur den slutliga kopplingen mellan ett visst fartyg och viss last sker under ett kvantumkontrakt i praktiken.

Enligt Ihre¹³⁹ sker övergången från genusförpliktelse till speciesförpliktelse *senast* vid påbörjande av lastning, eller eventuellt senast vid utfärdande av konossement. Om konossement utfärdas följer av påbörjad lastning oftast att de tvingande Haag-Visby-reglerna träder i kraft, varefter redaren i allmänhet varken har rätt eller skyldighet att omlasta godset till ett annat fartyg¹⁴⁰. Påbörjandet av lastningen har nämligen i det här avseendet medfört att ett

¹³⁶ Se ovan under 3.1.

¹³⁷ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 58f.

¹³⁸ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 59.

¹³⁹ Ihre, *Kvantum-kontrakt – programmering av enskilda resor*, 1997, s. 9f.

¹⁴⁰ Ansvarsperioden är under svensk rätt angiven i SjöL 13:24 (artikel 1 Haag-Visbyreglerna).

nytt kontraktsförhållande har uppstått: det mellan redaren och ägaren till det lastade godset. Vid vilken tidpunkt skulle då övergången *tidigast* kunna anses ske? Här är det mer oklart, men själva syftet med att redaren inte förbinder sig att använda ett visst fartyg från början, d v s flexibiliteten som den generiska förpliktelsen innebär, torde möjligen tala för att det faktiskt är först vid nomineringen som övergången kan anses fullbordad.

Vikten av att slå fast denna tidpunkt är viktig inte bara i förhållande till rätten/plikten att tillhandahålla fartyg utan också ur en mer praktisk synvinkel. Parternas ekonomiska engagemang börjar ju oftast vid ett tidigare tillfälle. Befraktaren eller avlastaren avskiljer normalt godset och märker detta för lastning vid någon tidpunkt. Godset måste kanske också transporteras till lastningshamnen och vid något tillfälle förbereds lastning och lastningsdokumentationen. Redarens engagemang börjar ännu tidigare. Många gånger måste fartyget göra en ballastresa till lastningshamnen, och kanske dessförinnan även en positioneringsresa.

Kvantumkontrakten är så varierande i sin utformning och reglering att de även i detta avseende skiljer sig markant från avtal till avtal. Ihre¹⁴¹ skiljer mellan tre faktorer som kan vara avgörande för bedömningen av när individualiseringen skall anses fullbordad, nämligen:

- fartygsbeskrivningen i kontraktet
- reglerna om substitution
- reglerna om fastställande av skeppningsprogram

Till att börja med inskränks redarens valmöjlighet ofta genom en mer eller mindre detaljerad fartygsbeskrivning i avtalet, se t ex Intercoa 80 (E). I vissa kontrakt anges fartygstypen endast indirekt, t ex ”*vessels nominated under this agreement shall be suitable for the carriage of palletized deep-frozen cargo*”. I andra fall kan endast vissa uppräknade fartyg (eller t o m ett enda!) få nomineras under kontraktet. I det senare fallet har det skett en stark inskränkning av genusförpliktelsen, man skulle knappast kunna tala om en generisk förpliktelse över huvud taget.

För det andra kan man få ledning av att se till ev substitutionsklausuler i kontraktet. Jämfört med de konventionella certepartierna¹⁴² tillkommer en ytterligare aspekt i det här sammanhanget: när i tiden träder substitutionsklausulen in och ersätter den ursprungliga genusförpliktelsen? Frågan kan inte besvaras generellt, men viss ledning kan man få av att se till avtalskonstruktionen. Om kontraktet är konstruerat med ett övergripande ramavtal med individuellt utfärdade certepartier är detta en indikation på att genusförpliktelsen ersätts med en speciesförpliktelse i samband med att ett visst fartyg individualiserats under certepartiet. Men även det underliggande

¹⁴¹ Ihre, *Kvantum-kontrakt – programmering av enskilda resor*, 1997, s. 10ff.

¹⁴² Konventionella certepartier innehåller många gånger långtgående substitutionsklausuler och generellt är dessa mer utvecklade beträffande rättighet och skyldighet att nominera nytt fartyg. Se även ovan under 3.1 och hänvisningarna därunder.

certepartiet kan innehålla substitutionsklausuler varför Ihre¹⁴³ menar att övergången inte alltid blir markant. Jag skulle dock vilja hävda att en substitutionsklausul inte påverkar övergången från generisk förpliktelse till speciesförpliktelse; substitutionsklausulen är snarare en kvalifikation av speciesförpliktelsen. Vad jag menar är att en rätt till substitution av ett specificerat fartyg inte är att likställa med att förpliktelsen ändrar karaktär till att vara generisk, trots att Hellner¹⁴⁴ menar att det kan sägas att en substitutionsklausul gör förpliktelsen till ett slags mellanting mellan en species- och genusförpliktelse. Om resorna istället skall utföras under konossement går antagligen genusförpliktelsen över till speciesförpliktelse vid ett ännu senare tillfälle.

Så över till den tredje faktorn, fastställande av skeppningsprogram. I kvantumkontrakten anges ibland i detalj hur de olika skeppningarna skall programmeras, t ex en skeppning per vecka under kontraktsperioden där ett fartyg av viss storlek skall ligga lastningsklart varje måndag kl 06.00 i viss hamn. I andra fall har man nöjt sig med stipulationen ”evenly spread”, men finns därtill den totala skeppningskvantiteten samt antalet fartyg eller storleken på fartygen angivna kan man ganska enkelt räkna ut ett preliminärt skeppningsprogram. Mer osäkert blir det om det rör sig om ett ”requirement-contract”, då befraftaren kanske inte är förpliktigad att skeppa något gods alls. Då torde åtminstone befraftaren ha en plikt att underrätta redaren om skeppning i god tid. Om skeppningsprogram inte angetts bör således avtalet istället ge anvisningar om *hur* skeppningsprogrammet skall fastställas, något som ofta sker etappvis så att programmet får en allt fastare form ju närmre i tiden skeppningarna ligger. Det är inte ovanligt att planeringen är rullande med samtidigt angivande av ett preliminärt långtidsprogram och ett slutligt korttidsprogram. Härigenom åstadkommer parterna en s k ”narrowing” av den generiska förpliktelsen.

Exempelvis: befraftaren skall var fjortonde dag lämna ett 12-veckors program till redaren. Programmet är endast bindande för veckorna 1-6, och redaren har en skyldighet att inom ett visst antal dagar lämna ”laycan”- angivelser¹⁴⁵ för kommande 6-veckors period. Laycan-perioden får maximalt vara 6 dagar. Rättigheten/skyldigheten att byta fartyg står kvar under perioden. Beträffande de två närmast kommande veckorna lämnar redaren samtidigt en definitiv notis med slutliga nomineringar av fartyg och med inskränkning av laycan-perioderna till en laycan-period omfattande maximalt två dagar. Samtidigt lämnas det övergripande kontraktets generiska karaktär och certepartibestämmelserna tar över.¹⁴⁶

Det enda som verkar helt klart är således att gränsen mellan genus- och speciesförpliktelse definitivt korsats när fartyget är färdiglastat. Det kan dock ifrågasättas om detta är en rationell skiljelinje. Skulle det inte vara mer

¹⁴³ Ihre, *Kvantum-kontrakt – programmering av enskilda resor*, 1997, s. 12.

¹⁴⁴ Hellner, *Sjörätten och den allmänna kontraktsrätten*, 1997 s. 173.

¹⁴⁵ Med ”laycan” (first layday / cancellationday) menas en period vars första dag representerar den tidigaste tidpunkt då lastning förväntas kunna komma påbörjas, och den sista den senaste. Om fartyget anländer efter denna period har befraftaren rätt att häva avtalet, Gorton, *Transporträtt, En översikt*, 1996, s. 51.

¹⁴⁶ Exemplet är hämtat från Ihre, *Kvantum-kontrakt – programmering av enskilda resor*, 1997, s. 14.

motiverat att skiljelinjen t ex får representeras av redarens anmälan om att skeppet ligger på lastningsplatsen och är klart för att börja ta in last (s k ”notice of readiness”) eller varför inte, som i SjöL, vid nomineringen av ett visst fartyg? Ur redarens synvinkel kan det verka fördelaktigt att denna tidpunkt ligger så tidig som möjligt; men då måste man bortse från att en konsekvens av detta är att hans frihet att arrangera transporten också inskränks. Innan spørsmålet fastställts i praxis hävdar Falkanger att den som förlitar sig på att det är nomineringen som är avgörande tar en risk, i alla fall när det är lång tid mellan nominering och lastning.¹⁴⁷

Eftersom det inte finns något enhetligt svar i kontraktspraxis blir slutsatsen att parterna bör avtala om en avgörande punkt då förpliktelsen skall anses ha blivit specifik, såvida inte skandinavisk rätt är tillämplig. SjöL:s val av nomineringen som avgörande tidpunkt ter sig rimligt med tanke på kontraktens varierande art: gemensamt för dem är ju trots allt att ett fartyg måste nomineras vid ett eller annat tillfälle. Dessutom finner man motsvarande reglering i Volcoa, något som kan tala för att det är en praktisk lösning. Att Volcoa valt denna lösning kan i sin tur bero på att nomineringen är avgörande för individualiseringen under engelsk rätt om inget annat avtalats. Enligt engelsk rätt kan ett nominerat fartyg inte substitueras utan överenskommelse och ett nominerat fartyg som inte kan utföra transporten behöver heller inte ersättas, även om det i det senare fallet inte utesluts att befraktaren kan kräva ersättning.¹⁴⁸

5.3 Påföljder vid redarens kontraktsbrott

5.3.1 Allmänt

Redarens kontraktsbrott kan anta många former: nomineringar blir inte gjorda i tid, skeppet kommer inte till lastningshamnen i tid, fartyget är inte kontraktsmässigt, lastningen tar för lång tid, det uppstår förseningar och/eller skada på lasten under transporten¹⁴⁹ o s v. Dessa frågor är dock i första hand knutna till den individuella resan och därmed regleras de av de generella reglerna om resebefraktning. I detta sammanhang skall dock endast SjöL:s reglering rörande kvantumkontraktet som helhet beröras. Enligt kvantumkontraktetsregleringen har redaren främst en plikt, att nominera fartyg, d v s att efter det att anmälan om skeppning har lämnats inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, dess lastförmåga

¹⁴⁷ Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 82f.

¹⁴⁸ Williams, *Chartering Documents*, 1999, s. 103.

¹⁴⁹ I ett fall rörande skada på gods, ND 1982 s. 47 SØ- og Handelsretten i København, *Altavia*, aktualiserades frågan om vem som skulle vara ansvarig: den kontraktuella befraktaren eller den utförande transportören. I det mellan avlastaren och befraktaren av ett fartyg ingått kvantumkontrakt blev befraktaren angiven som ”owner”. Detta medför att befraktaren är den som skall uppfattas som den som avgivit transportlöftet. Att det under den aktuella resan blev utställt ett linjekonossement av det utförande rederiet ansågs inte göra någon ändring häri. Jfr SjöL 14:27.

och förväntad ankomst till lastningshamnen, SjöL 14:46 (5.3.2). Härutöver finns hela tiden den övergripande kontraktsförpliktelsen, nämligen den att transportera *hela* det avtalade kvantumet, och i relation till denna har man också ansett det finnas behov för reglering på ramavtalets nivå, SjöL 14:47 2 och 3 st (5.3.3).

5.3.2 Dröjsmål med nominering av fartyg

Eftersom redaren tagit på sig en generisk förpliktelse är utgångspunkten att det blir svårt för honom att undgå ansvar om han inte kan nominera fartyg i tid under ett kvantumkontrakt. Om det är ont om tonnage går raterna upp, och om redaren själv inte har tonnage eller tonnage i passande position kan han tvingas att befakta ytterligare till väsentligt högre kostnader. Och även om det är omöjligt för redaren att använda eget tonnage eller befakta ytterligare är det inte säkert att han går fri ifrån ansvar. Det kan normalt argumenteras att han borde ha förutsett svårigheterna t ex genom att i god tid sörja för att han har tillgång till lämpligt tonnage för att kunna uppfylla sina plikter under kvantumkontraktet. Som redan nämnts är dock redarens generiska förpliktelse ofta begränsad genom fartygsbeskrivningen i kontraktet. Därmed blir det också lättare för honom att bevisa att tidsmässig nominering var omöjlig. Genom att utförligt beskriva fartyget i avtalet inskränker redaren å andra sidan den flexibilitet som är så fördelaktig under kvantumkontrakt.¹⁵⁰

Om redaren inte nominerar fartyg i rätt tid stadgar SjöL 14:49 att befraktaren får förelägga redaren en bestämd tilläggstid. Om denna frist inte är oskäligt kort och utlöper utan att nominering skett, får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller. Enligt andra stycket har befraktaren rätt att häva *hela* avtalet om förseningen ger anledning att räkna med att det uppkommer *väsentligt* dröjsmål med nominering även i fråga om senare skeppningar. Vad som är väsentligt kan vara svårt att avgöra. Falkanger¹⁵¹ menar att ordet bör tolkas i ljuset av vad som stadgas i första stycket om en rimlig tilläggsfrist, dvs att överskrids vad som anses vara en rimlig tilläggsfrist har man att göra med ett väsentligt dröjsmål. Flertalsformen ”skeppningar” indikerar att dröjsmålsförväntningen bör gälla fler än en av de efterkommande resorna, men hävningsgrund borde dock föreligga även om det i realiteten endast återstår en resa. Väl att märka här är att redaren inte kommer i någon bättre ställning genom att företa en nominering som realistiskt sett inte går att genomföra.

Detta kan jämföras med Volcoa (15). Om redaren har brustit i sin nomineringsplikt mer än tre gånger kan befraktaren säga upp hela den restrerande delen av avtalet, dock inte för fartyg som redan är ”*validly nominated*”. Vid första anblicken kan det verka som om SjöL:s reglering är

¹⁵⁰ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985, 1986*, s. 24f.

¹⁵¹ Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 31.

strängare, men eftersom Volcoa (15 1st) ger att om nominering inte skett faller det kvantum som skulle ha transporterats under den aktuella resan bort, så ter sig skillnaden inte så stor i alla fall. Intercoa 80 behandlar inte frågan om dröjsmål med nominering av fartyg utan endast befraftarens rätt till hävning p g a för sen ankomst, (J). I Intertankvoy 76 (6) finns dock en rätt att häva den enskilda resan vid för sen nominering.

SjöL 14:49 3 st stadgar slutligen att befraftaren har rätt till ersättning, oaktat om resan hävts eller ej, om inte dröjsmålet beror på (1) ett sådant hinder utanför redarens kontroll som (2) han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och (3) vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit. Ersättningsreglerna bygger således på ett kontrollrekvisit men innehåller därutöver ett rekvisit om adekvat kausalitet. Det ankommer på redaren att visa att dröjsmålet beror på ett sådant hinder att ersättningsskyldighet inte föreligger. Bestämmelsen skiljer sig från ersättningsreglerna vid dröjsmål under rese- och tidsbefraktning, SjöL 14:31 respektive 57, vilka som en huvudregel bygger på ett presumtionsansvar¹⁵². Skillnaden är enligt förarbetena främst motiverad av kontraktets generiska karaktär¹⁵³.

5.3.3 Bortfall av resa

En enskild resa kan falla bort eller inte bli genomförd av många olika grunder. Hindret kan bestå i brist på last, brist på tonnage, import/exportförbud, strejk, blockering av vattenvägar, krig o s v. Detta är frågor som är knutna till den individuella resan och de regler som är tillämpliga på den. Men under ett kvantumkontrakt uppkommer spørsmålet vad detta har för konsekvenser i relation till avtalet som helhet: skall man reducera totalkvantum motsvarande eller skall den last som inte blev befordrad bli befordrad vid ett senare tillfälle? Och i så fall: jämt fördelat över den återstående kontraktperioden eller efter det att ordinarie kontraktperiod är över? Man skulle också kunna tänka sig att ge befraftaren en option att bestämma hur man skall hantera bortfallet. Vilken lösning som är ”bäst” beror naturligtvis på de konkreta omständigheterna.¹⁵⁴

Låt oss först se till formulärens reglering. Intercoa 80 (D) använder sig av ett optionssystem: den mängd gods som fallit bort ett år kan istället transporteras följande år. Volcoa reglerar frågan mer i detalj och skiljer härvid mellan följderna beroende på orsaken till bortfallet. Om en resa fallit bort p g a att redaren inte nominerat fartyg är huvudregeln att det kvantum som skulle transporterats faller bort, Volcoa (15). Är orsaken till bortfallet av force majeurekaraktär görs det däremot inget avdrag från totalkvantum.

¹⁵² Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2078; Hellner, *Speciell avtalsrätt II. Kontraktetsrätt. 1 häftet. Särskilda avtal*, 1996, s. 158.

¹⁵³ Prop. 1993/94:195 s. 305.

¹⁵⁴ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formulärens Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985, 1986*, s. 10f; Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 33.

Om godset skall transporteras senare ges befaktaren vidare en viss bestämmanderätt med hänsyn till *när* kvantiteten skall transporteras. Vad gäller sen ankomst till lasthamn och hävning av den enskilda resan faller det kvantum som skulle ha transporterats bort; vad gäller hävningen dock endast om denna orsakats av omständighet utanför redarens kontroll, Volcoa (10).¹⁵⁵ Om *befaktaren* har brustit i sin plikt att anmäla skeppningsprogram skall dock kvantumet avräknas, Volcoa (14 2st), och i Volcoa (16) regleras befaktarens ”refusal of tonnage”¹⁵⁶ på ett liknande sätt. Enligt Volcoa (19) suspenderas dessutom kontraktsförpliktelsen med den följd att kvantumet faller bort om utförandet förhindras av force majeurehändelser hos endera parten.

I det här avseendet finns det numera en dispositiv regel i SjöL, 14:47 2 st. Enligt denna bestämmelse har befaktaren rätt, d v s en option, att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befördrat vid ett senare tillfälle om redarens skyldighet att utföra resan föll bort p g a ett förhållande som redaren ansvarar för. Frågan om bortfaktarens skyldighet att utföra en särskild resa har fallit bort skall avgöras enligt de regler som gäller för den särskilda resan enligt första stycket. Detta är ett undantag från utgångspunkten att reglerna om styckegodstransport eller resebefaktning skall tillämpas på den särskilda resan utan hänsyn till det överordnade kvantumkontraktet.¹⁵⁷ I detta hänseende anser Falkanger¹⁵⁸ att förtydliganden med avseende på *när* optionen kan utövas och *när* transporten i så fall skall ske borde ha tillförts. Om fartyget t ex kommer för sent fram till lasthamnen kan befaktaren häva resan om avtalsbrottet är väsentligt, SjöL 14:29. Men även om redaren bär ansvaret för förseningen kan det väl knappast vara meningen att befaktaren först skall kunna häva resan och därefter hålla fast vid att godset skall transporteras? Jag ställer mig vidare frågande till varför inte befaktaren ges någon rätt till att få kvantumet befördrat vid ett senare tillfälle om resan hävts p g a att redaren varit i dröjsmål med nominering av fartyg i enlighet med SjöL 14:49 1 st. Det är ju även i detta fall fråga om att resan fallit bort p g a förhållande på redarens sida.

Om en resa faller bort kan, beroende på omständigheterna, redarens kompetens eller vilja att uppfylla sin del av kontraktet ifrågasättas. Om bortfallet av resan ger anledning till att räkna med att inte heller senare resor kommer att bli utförda utan väsentligt *dröjsmål* får befaktaren dessutom häva avtalet i fråga om den återstående delen enligt SjöL 14:47 3 st. Väl att

¹⁵⁵ Falkanger ifrågasätter konsekvensen i Volcoas reglering: Om redaren p g a slarv inte nominerat i tid faller kvantum bort; har redaren slarvat i sin ”routing of the vessel” med den följd att skeppet kommer så sent till lastningshamnen att befaktaren häver resan har befaktaren en option att få godset transporterat senare i perioden. Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 34.

¹⁵⁶ Med ”refusal of tonnage” åsyftas befaktarens rätt att vägra att lasta sitt gods på fartyget t ex p g a att fartyget inte är sjövärdigt.

¹⁵⁷ Prop. 1993/94:195 s. 303.

¹⁵⁸ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985, 1986*, s. 11f.

märka är att dröjsmålet måste ha fört till att resan *fallit bort*. Intercoa 80 (J) använder sig av en rättstekniskt enklare lösning. Här är det inte förväntningen som är avgörande utan vad som faktiskt har hänt. Har befraktaren valt att häva p g a för sen ankomst vid tre tillfällen, har han rätt att häva kontraktet som helhet. Volcoa (17) har en liknande ordning, men här kan befraktaren häva den återstående delen av kontraktet först när den fjärde resan hävts.¹⁵⁹ Detta utgör en viss skillnad jämfört med tidsbefraktning. För sen ankomst till lasthamnen under ett tidscerteparti kan sätta hela kontraktet i fara, SjöL 14:55. I Intercoa 80 och Volcoa har man alltså inte följt detta mönster, utan dröjsmålet är först och främst relevant i förhållande till den enskilda resan.¹⁶⁰

5.4 Befraktarens kontraktsbrott

5.4.1 Allmänt

I SjöL:s reglering av kvantumkontrakt har befraktaren tre plikter: att utarbeta skeppningsplaner och i god tid underrätta redaren om planerna, att anmäla skeppning i rätt tid och att betala frakt. Ett förhållande rörande kvantumkontrakten som härutöver borde ha reglerats är enligt Falkanger¹⁶¹ befraktarens dröjsmål med att leverera last. Vanligtvis finner dessa problem sin lösning i de individuella certepartiernas regler om liggetid och ersättning för överliggetid. Men vid upprepat dröjsmål skulle man kanske i sammanhanget kunnat tänka sig en närmre reglering.¹⁶²

5.4.2 Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

Under Volcoa (14) och Intercoa 80 (M) är dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner sanktionerat med ersättningsansvar.

SjöL 14:48 1 st ger redaren vad gäller dröjsmål med anmälan om skeppning till att börja med rätt att sätta en rimlig tilläggsfrist. Om befraktaren ändå inte uppfyller sin förpliktelse kan redaren antingen själv anmäla skeppning *i enlighet med den överenskomna skeppningsplanen* eller häva avtalet i fråga

¹⁵⁹ I *Sanko Steamship Co. Ltd. And Other v. Eacom Timber Sales Ltd. (The Sanko Iris and Sanko Venus)* (C.S.C.B.C) [1987] 1 Lloyd's Rep. 487 aktualiserades frågan om "anticipated breach" p g a förseningar beroende på finansiella svårigheter med utförandet av två resor under ett kvantumkontrakt. Det avgörande var om händelserna som försenade de två resorna gick "to the root of the contract". Befraktaren ansågs ha rätt i att tvivla på redarens förmåga att uppfylla sina framtida kontraktuella förpliktelser p g a händelserna och han hade därmed rätt att häva återstoden av kontraktet. Fallet var dock omdiskuterat och överklagades men förlikades till slut.

¹⁶⁰ Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 32.

¹⁶¹ Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 38.

¹⁶² Volcoa (16) innehåller en regel som uteslutande reglerar befraktarens "refusal of tonnage".

om den enskilda resan i exempelvis de fall det står helt klart för honom att gods inte kommer att levereras enligt skeppningsplanen. Om dröjsmålet ger anledning att räkna med att det blir dröjsmål även med senare anmälningar kan redaren häva avtalet även i fråga om den återstående delen, SjöL 14:48 2 st. Fjärde stycket ger redaren motsvarande rätt vad gäller anmälan om skeppningsplaner men med den skillnaden att det härvid inte finns någon möjlighet för redaren att själv ombesörja anmälingen. Denna regel är snarlik den i SjöL 14:49 som reglerar påföljderna vid redarens dröjsmål med nominering av fartyg, och det rör sig alltså här, liksom under SjöL 14:49, om hävning dels p g a ett inträffat kontraktsbrott och dels p g a ett förväntat.

Rätten till ersättning i tredje stycket är relaterad till en bestämmelse rörande resebefraktning, nämligen SjöL 14:32 3 st. SjöL 14:32 3st är en force majeure-bestämmelse (ett strikt ansvar med vissa undantag) som fritar befraktaren från skadeståndsansvar beroende på sådana omständigheter som befraktaren inte kunnat räkna med när avtalet ingicks, t ex myndighetsbeslut, förstörelse av allt det gods som avtalet omfattar eller därmed jämförlig händelse. Härutöver undantas befraktarens ansvar beträffande bestämt gods som förstörts genom olyckshändelse.

5.4.3 Dröjsmål med betalning av frakt

Befraktarens viktigaste förpliktelse är att betala frakt¹⁶³. Under de konventionella certepartierna kan dröjsmål med betalning av frakt medföra att hela avtalet går förlorat¹⁶⁴. Detta skulle kunna verka hårt under ett långsiktigt kontrakt. Men när frakt inte betalas materialiserar sig redarens generella kreditrisk: det kan vara tal om betydliga investeringar och i alla fall klara förväntningar om en regelbunden intäkt i samsvar med avtalets bestämmelser. Ofta är det dock inte bristande förmåga eller illvilja hos befraktaren som orsakar utebliven betalning; befraktaren kan mena att han har berättigade invändningar mot att betala. I samband med dröjsmål med betalning av frakt regleras också normalt dröjsmål med betalning av ersättning för överliggetid och andra fordringar enligt avtalet.¹⁶⁵

Under kvantumkontrakten är frakten relaterad till och betalas i anslutning till den enskilda resan, Intercoa 80 (G) och Volcoa (11), (box 18) och (box 19), antingen i förskott eller efter lossning. Frakten är här, precis som

¹⁶³ Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 396.

¹⁶⁴ Tidsfrakt betalas normalt i förskott och dröjsmål kan medföra att avtalet hävs, SjöL 14:70 och 71. Vad gäller resebefraktning är bilden mer komplicerad eftersom frakten som huvudregel skall betalas först då prestationen fullgjorts (även om det inte sällan avtalas om förskottbetalning). I första hand är det den som avtalat med transportören om transporten som har skyldighet att betala frakten, dvs befraktaren. Redaren är emellertid inte skyldig att lämna ut godset till mottagaren innan denne betalat såväl frakt som övriga fordringar enligt konossementet, SjöL 14:25. Vid resebefraktning är således retentionsrätten den mest praktiska och därmed viktigaste påföljden.

¹⁶⁵ Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 20; Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985, 1986*, s. 19.

under resecertepartierna, baserad på mängden gods som faktiskt transporterats. Skillnaden är att kvantumkontraktens fraktklausuler tenderar att bli mer komplicerade eftersom frakten bör kunna anpassas till kostnadsförändringar under kontraktperioden. Härvid används vad gäller tankfartygen ofta ratingsystemet World Scale/New World Scale¹⁶⁶ medan eskalationsklausuler¹⁶⁷ är vanliga i torrlastmarknaden. SjöL innehåller inga regler om hur och när frakten skall betalas, antagligen eftersom detta vanligtvis är utförligt reglerat i kontrakten.

Befraktarens betalningsskyldighet är i första hand också knuten till den enskilda resan, varför påföljderna när det gäller den enskilda resan i första hand regleras jämlikt de regler som är tillämpliga på denna, SjöL 14:47 1st. Det måste i sammanhanget understrykas att vad gäller en specifik resa regleras först och främst redarens rätt att hålla inne godset för fordringar som hänför sig till just den aktuella resan. Beroende på omständigheterna kan dock dröjsmål med betalning av frakt (och ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet) påverka *hela* det återstående avtalet. Bestämmelsen rörande kvantumkontrakt, SjöL 14:50, avser följaktligen även andra fordringar enligt kontraktet, i praktiken också fordringar som hänför sig till tidigare resor. Här finns dock ett viktigt tillägg, nämligen att i de fall konossement utfärdats så gäller säkerhet i godset endast i förhållande till tredje man om anteckning därom gjorts i konossementet.¹⁶⁸

Till att börja med kan vi konstatera att redarens rättigheter vid dröjsmål med betalning av frakt under ett kvantumkontrakt liknar de som utvecklats inom tidsbefraktning och dessutom är de uppbyggda på samma sätt som reglerna gällande konsekutiva resor¹⁶⁹. Om befraktaren underlåtit att betala frakt, eller ersättning för överliggetid, måste redaren enligt Intercoa 80 (I b) åtminstone varsla befraktaren en gång innan han kan häva avtalet. Om befraktaren inte betalar inom 144 timmar (6 dygn) efter varslet (en s k ”*grace period*”) kan redaren, inom 14 dagar, häva kontraktet. Härutöver kan redaren dessutom ställa in fullgörelsen av flera av sina förpliktelser under kontraktet för att på så sätt utöva påtryckning på befraktaren, Intercoa (I c). Volcoa (18) har ett liknande reaktionsmönster, även om suspensionsrätten inte går fullt så långt. Tiden som härvid går förlorad skall räknas som liggetid eller överliggetid.

¹⁶⁶ World Scale-systemet anger inte ”den rätta” fraktraten utan syftet är framför allt att visa hur olika resor relaterar till varandra i fråga om kostnad. Parterna behöver endast bestämma vilken fraktnivå de skall tillämpa (t ex W 71), Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 396; Falkanger, *Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel*, 1977, s. 85f.

¹⁶⁷ Mer om eskalationsklausuler och andra fraktjusteringsklausuler i Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 64ff. Märk väl att i vissa fall kan hardship- force majeure- och krigsklausuler få betydelse i det här avseendet.

¹⁶⁸ Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2078. Samma sak gäller för övrigt även vid ordinär resebefraktning, SjöL 14:25 med hänvisning till 13:19.

¹⁶⁹ SjöL 14:36 3st.

Sjöl 14:50 är utformad efter formulärens mönster. Enligt första stycket får redaren förelägga en bestämd tilläggsfrist för betalningen. Är fordringen inte betald vid fristens utgång kan redaren välja suspensionsalternativet: ”ställa in fullgörelsen av avtalet” (d v s en generell suspensionsklausul). Märk väl att suspensionsalternativet får används först efter tilläggsfristens utgång till skillnad från formulärens ”direkta” rätt till suspension. Om förseningen utgör ett *väsentligt* avtalsbrott, kan redaren häva avtalet. Hävningsgrund föreligger således inte här, till skillnad från formulären, automatiskt efter utlopp av tilläggsfristen.¹⁷⁰ Falkanger menar att formulärens lösning är att föredra eftersom den är klarare och enklare att använda¹⁷¹. Tilläggsvillkoret ”väsentligt avtalsbrott” gör bestämmelsen rättstekniskt mindre precis. Den naturliga tolkningen av formuleringen är enligt Falkanger¹⁷² att formuleringen syftar till kontraktsbrott på den del som det är aktuell att häva. Men härutöver borde redaren också ges möjlighet att stödja sig på reglerna om anticiperat dröjsmål. Med andra ord: om redaren inte kan hävda att dröjsmålet på resa 4 är väsentligt i förhållande till resa 4 *och* de kvarvarande resorna 5-10, borde han ges möjlighet att komma ut ur kontraktförhållandet genom att visa att det kan förväntas dröjsmål med betalningen även på de senare resorna. Härutöver skulle redaren kunna ha nytta av en möjlighet att häva endast i förhållande till den enskilda resan. Hävning av den enskilda resan skulle kunna vara aktuellt i de fall redaren fruktar att befraktaren även fortsättningsvis inte kommer kunna uppfylla sin förpliktelse att betala frakt i tid, utan att han kan dokumentera detta. I brist på specifika regler i detta hänseende måste man falla tillbaka på det underliggande certepartiet i de fall ett sådant utfärdats.

I Sjöl 14:50 3st ges redaren rätt att hålla inne godset vid slutet av varje resa (d v s en slags retentionsrätt), vilket dock endast får en självständig betydelse i förhållande till 1st innan redaren förelagt befraktaren en tilläggstid och innan tilläggsfristen har gått ut. Intercoa 80 (I e) har en klar panträttsregel till skillnad från Volcoa. Volcoa innehåller dock besläktade regler, speciellt (18.3) om suspension, vilka dock enligt Falkanger kan tolkas *e contrario*, d v s redaren kan *inte* hålla inne lasten. Certepartiet som skall användas kan dock innehålla en sådan rätt, Volcoa (13), men då uppstår ett nytt spörsmål: skall inte kvantumkontraktets lösning gå före certepartiets i alla fall, Volcoa (13 4st)?¹⁷³ Volcoa’s regel om att ställa en bankgaranti för en tvistig fordran torde vara svaret på frågan, (18.2)¹⁷⁴. Om det finns en rätt att hålla tillbaka lasten uppkommer slutligen frågan om lasten på en resa kan hållas tillbaka p g a dröjsmål med betalning på en

¹⁷⁰ Både formulären och Sjöl ger härmed befraktaren en spekulationsmöjlighet eftersom avtalet endast kan hävas efter tilläggsfristen, d v s det kan var frestande att stjäla några extra räntedagar. Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 20f.

¹⁷¹ Falkanger, *Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985*, 1986, s. 20.

¹⁷² Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 26f.

¹⁷³ Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 22.

¹⁷⁴ Gorton och Ihre, *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 1990, s. 64.

annan resa? Intercoa 80 (I e) och SjöL 14:50 3st kan inte missförstås, rätten gäller *alla* fordringar enligt avtalet. Rätten i förhållande till tredje man som innehar konossement är dock enligt SjöL begränsad till att gälla endast om fordringen har antecknats i konossementet.

Både formulären, Intercoa 80 (I d) och Volcoa (18.5), och SjöL (14:50 2st) har slutligen allmänna regler om rätt till ersättning för förlust som beror på för sen betalning. Här har Falkanger återigen funnit en viss oklarhet i SjöL:s reglering: om man tolkar första och andra stycket *e contrario* har redaren ingen rätt till ersättning när han utövat sin rätt att hålla inne lasten¹⁷⁵. Härutöver innehåller formulären även regler om dröjsmålsränta, Intercoa 80 (I a) och Volcoa (18.1)¹⁷⁶, medan rätten till dröjsmålsränta enligt SjöL är reglerad i räntelagen¹⁷⁷.

Sammanfattningsvis är redarens mest betydelsefulla sanktion i detta hänseende alltså att hålla inne sin motstående prestation, inklusive en retentionsrätt i lasten. Dessutom ges rätt till hävning av hela det återstående avtalet, enligt SjöL om dröjsmålet utgör ett väsentligt kontraktsbrott, och ersättning för förlust som beror på dröjsmålet samt dröjsmålsränta.

¹⁷⁵ Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 25.

¹⁷⁶ Tolkat *e contrario* kan dock Intercoa 80 (I d) / Volcoa (18.5) medföra att räntekravet utesluter skadestånd. Falkanger, *Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure*, 1987, s. 22.

¹⁷⁷ SFS 1975:635. Prop. 1993/94:195 s. 306. Man kan fråga sig varför inte detta uttryckts direkt i bestämmelsen, jfr SjöL 14:71.

6 Allmän obligationsrätt¹⁷⁸

6.1 Inledande anmärkningar

6.1.1 Sjörätt och allmän obligationsrätt

Anledningen till att den allmänna obligationsrätten får utrymme inom ramen för denna uppsats är främst att presentera i vilken mån densamma har fått utgöra en inspirationskälla för 1994 års reglering av kvantumkontrakt. Men jämförelsen är också av intresse för att söka utröna huruvida det är motiverat att avvika, eller inte, inom det begränsade område som här behandlas. Det är inget nytt grepp att behandla relationen mellan *jus speciale* och allmän obligationsrätt. Ragnar Knoph har uttryckt det på följande sätt:

”Å være et jus speciale har både sine velbehaglige og sine mindre hyggelige sider. Til de første får en kanskje regne chansen til å dyrke snurrepiperier og alskens singulariteter i fred, pusle med stoffet i lys av fedrenes nedarvede traneløkter, uten å generes av de almene rettsgrunnsetningers skarpe men stundom ubarmhjertige lys. Baksiden av medaljen er at slike rettsområder ofte blir liggende i en bakevje og snurrer rundt og rundt, mens livets friske strøm rinner dem forbi... Derfor er det tegn på livskraft ... når nye retsgrener søker tilknytning til de almene retsgrunnsetninger...”¹⁷⁹

Det är inte speciellt förvånande att olikheter kan uppstå mellan sjörättslig och allmän kontraktsrätt. Detta torde främst bero på avtalstypens funktion, avtalets utsträckning i tiden, inslaget av samarbete, geografiska och andra praktiska skillnader med avseende på produkten/tjänsten. En omständighet av intresse i sammanhanget är att man i engelsk doktrin i vissa centrala kontraktsrättsliga frågor faller tillbaka på fall som har en befraktningsrättslig bakgrund, flera kontraktsrättsliga principer har t o m emanerat från befraktningsrättsliga principer. I den svenska kontraktsrättsliga doktrinen har man inte lika gärna använt sig av befraktningsrätten som belysande för allmänna obligationsrättsliga principer. Enligt Gorton är detta en följd av att internationella befraktningsavtal ofta utformas med engelsk eller amerikansk rätt som bakgrund och underkastas engelsk eller amerikansk jurisdiktion, varför många fall undandras det nordiska rättsområdet och istället ger angloamerikansk rätt en omfattande praxis. Härtill kommer att de

¹⁷⁸ **Obligationsrätten** utgör vid sidan av sakrätten en del av förmögenhetsrätten. Förmögenhetsrätten, personrätten och familjerätten brukar tillsammans hänföras under termen civilrätt (eller privaträtt). Obligationsrätten omfattar bl a en mängd frågor rörande avtals genomförande, kontraktsbrott samt konsekvenser därav. Rodhe, *Obligationsrätt*, 1956, s. 1ff. **Kontraktsrätt** är en del av obligationsrätten och således ett snävare begrepp. Avtalsrätten reglerar ingående av avtal, fullmakt och ogiltighet av avtal. Hellner, *Speciell Avtalsrätt II. Kontraktsrätt. I häftet. Särskilda avtal*, 1996, s. 23ff, vilken dock är byggd på en något annorlunda systematik (allmän avtalsrätt – kontraktsrätt).

¹⁷⁹ Knoph, *Åndsretten*, 1936, s. 505.

befraktningsrättsliga frågor som uppkommer under nordisk rätt normalt hänskjuts till skiljedom och därför inte blir offentliga.¹⁸⁰ Inte desto mindre kan man märka en ömsesidig inverkan mellan sjörätt och allmän civilrätt inom kontraktsrätten även i Skandinavien, speciellt i norsk rättsvetenskap. Sjöfartens ställning i Norge har inspirerat åtskilliga forskare att ta sjörätten som sitt, i varje fall ursprungliga, basområde.¹⁸¹

6.1.2 Vad är allmän obligationsrätt?

Trots att obligationsrätten som en grund för systematiken aldrig har haft stöd i den svenska lagstiftningen blev den under senare delen av 1800-talet dominerande i läroböcker och handböcker i Norden.¹⁸² Detta torde främst bero på starka influenser av tysk rätt som medförde att det under 1800-talet pågick ett omfattande utredningsarbete som bl a syftade till att skapa en allmän civilrättslig lagstiftning. Detta visade sig dock inte möjligt, bl a eftersom den svenska rättsstrukturen traditionellt bygger på en balkindelning. Däremot kom 1905 års köplag¹⁸³, som visserligen var inriktat på köp och byte av lös egendom, att ge uttryck för principer som kunde anses vara av allmänt obligationsrättsligt slag.¹⁸⁴

Härefter har dock köplagens allmänna karaktär förändrats p g a ökad internationalisering och nya rättsliga institut och tendenser. 1990 års köplag (härefter KöpL)¹⁸⁵, som också är starkt influerad av CISG¹⁸⁶, torde således inte längre kunna anses ge uttryck för allmänna obligationsrättsliga grundsatser på samma sätt som 1905 års lag. Trots detta hänvisas det dock regelmässigt till KöpL när man söker uttryck för allmänna obligationsrättsliga principer, och orsaken till detta torde främst vara att köpeavtalet fortfarande står centralt bland floran av olika avtalstyper. Hellner menar också att det ligger en viss inkonsekvens i att fästa större avseende vid den äldre köplagen än vid den nya, trots hans till dels kritiska inställning till den nya köplagen.¹⁸⁷ Av intresse i sammanhanget är att KöpL, liksom den tidigare och de två senaste sjölagarna, är ett resultat av nordiskt samarbete¹⁸⁸. Av de i utredningen deltagande länderna, Danmark, Finland, Norge och Sverige, valde dock Danmark att behålla sin tidigare köplag från 1906. De svenska och finska lagarna är praktiskt taget identiska, medan den norska innehåller vissa avvikande regler.¹⁸⁹

Försiktighet måste dock iakttas. Så snart man sätter in en avtalstyp i allmänna avtalsrättsliga och förmögenhetsrättsliga sammanhang får man,

¹⁸⁰ Gorton, *Sjöhävning – hur särskild är den särskilda kontraktsrätten?*, 1997, s. 369.

¹⁸¹ Hellner, *Sjörätten och den allmänna kontraktsrätten*, 1997, s. 169.

¹⁸² Hellner, *Speciell Avtalsrätt II. Kontraktsrätt. 1 häftet. Särskilda avtal*, 1996, s. 24.

¹⁸³ Lag 20/6 1905 om köp och byte av lös egendom.

¹⁸⁴ Gorton, *Allmänt*, 1998, s. 11.

¹⁸⁵ SFS 1990:931.

¹⁸⁶ Se även nedan under 6.1.3.

¹⁸⁷ Hellner, *Speciell Avtalsrätt II. Kontraktsrätt. 1 häftet. Särskilda avtal*, 1996, s. 30.

¹⁸⁸ NU 1984:5.

¹⁸⁹ Håstad, *Den nya köprätten*, 1998, s. 16.

som Grönfors uttrycker det, ”känslan av att befinna sig på ett gungfly”¹⁹⁰. Detta p g a att när allmänna avtalsrättsliga regler uppställts har både lagstiftare och rättsvetenskapsmän nöjt sig med att bygga dessa på ett fåtal klassiska avtalstyper, gärna med köpeavtalet i centrum. När nya företeelser har dykt upp med inslag av flera förut kända avtalstyper har man sökt ledning i element från båda eller alla dessa och gjort en mix med stöd av analogier från olika håll. Eller så har man funnit att detta inte räckt och därför förklarat att vi har en ny avtalstyp framför oss, ett avtal *sui generis*. Enligt Grönfors förklarar detta ökningen av antalet avtalstyper, och det förklarar likaledes framförandet av den kritiska synpunkten att man i dag måste bredda basen för den allmänna avtalsrätten som ett resultat av den skedda tillväxten.¹⁹¹

6.1.3 Internationalisering av obligationsrätten

Det är naturligt att önskemålet om internationell harmonisering uppkommit inom de områden där parter från olika jurisdiktioner möts särskilt ofta, t ex vid internationella köp och transporter. Och praktiskt sett sker också en viktig regelharmonisering genom formulärrätten, varigenom inom olika branscher utvecklats speciella kontraktsvillkor med internationell tillämpning. Och transporträtten har, som redan nämnts, tidigt varit föremål för harmoniseringen också genom internationellt konventionssamarbete.¹⁹²

En annan utvecklingslinje är att i spåren av en ökad internationalisering av handel och affärsverksamhet har anglo-amerikansk rätt kommit att få en allt större betydelse för avtalsskrivare och investerare. Inom EU har EG-rätten fått ett allt större utrymme. Dessutom har försök även gjorts att, såväl på ett europeiskt som på ett globalt plan, fånga upp kontraktsrättsliga grundsatser under en gemensam hatt, t ex genom tillkomsten av ”European Contract Principles” (ECP) och ”Principles of International Commercial Contracts” som utarbetats av Unidroit (Unidroit Principles), något som Gorton benämner ”en institutionalisering av *lex mercatoria*”¹⁹³. Båda dessa principsamlingar är tänkta att fungera som ledning vid tolkning och förståelse av internationella kommersiella avtal. Således är det inte entydigt tal om att den allmänna obligationsrätten skulle ha fullständigt fragmentiserats i sinsemellan olika lösningar för olika avtalstyper, utan det finns fortfarande generella principer och regler.¹⁹⁴ I sammanhanget kan också nämnas att avsikten är att ett vidare samarbete skall fortsätta i riktning mot en europeisk allmän obligationsrätt. Gorton ifrågasätter dock om man

¹⁹⁰ Grönfors, *Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten*, 1988, s. 182.

¹⁹¹ Grönfors, *Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten*, 1988, s. 182f.

¹⁹² Gorton, *Obligationsrätten i ett internationellt perspektiv*, 1998, s. 20.

¹⁹³ *Lex mercatoria* kom under medeltiden att utvecklas som ett separat och eget system med egna domstolar för att möta de behov som köpmännen hade i sina transaktioner. *Lex mercatoria* kom dock i kläm mellan de nationella rättsregler som utbildades under framförallt 1700- och 1800-talen, och kunde därefter inte längre betraktas som en enhetlig rättslig materia. Gorton, *Obligationsrätten i ett internationellt perspektiv*, 1998, s. 17 och 20.

¹⁹⁴ Gorton, *Allmänt*, 1998, s. 12.

kan se det som den största lyckan i att så många avseenden som möjligt minska på rådande variationer. Han menar att det i praktiken har visat sig att de kontraherande parterna har haft en ganska stor förmåga att själva i olika standardformulär finna lösningar som är avpassade de särskilda kontraktstyperna.¹⁹⁵

Bakgrunden till denna strävan mot obligationsrättslig harmonisering torde vara att det finns ett stort antal enskilda skillnader mellan å ena sidan den kontinentaleuropeiska rätten och common law som gör att det kan vara svårt att förutsäga tolkningen av och innebörden i enskilda kontraktslösningar. Vad gäller kontraktsbrott och konsekvenserna därav utgörs en av de viktigaste skillnaderna av synen på naturaprestation som konsekvens av kontraktsbrott. Tysk och fransk rätt ser t ex naturaprestation som en naturlig konsekvens medan common law ser "specific performance" som en något udda konsekvens vilken utvecklats i "equity" vid sidan av common law-reglerna, och vilken i huvudsak är inriktad på gods av "ascertained nature". Reglerna om "Nachfrist" respektive "délai de grace" vid leveransdröjsmål har ingen motsvarighet i engelsk köprätt o s v.¹⁹⁶

6.1.4 Fraktavtal ur ett obligationsrättsligt perspektiv

Om man jämför t ex befraktningensavtalen med andra avtalstyper menar Hellner¹⁹⁷ att de intar en mellanställning mellan utförande av ett materiellt uppdrag, nämligen att utföra godstransporter med hjälp av ett fartyg med besättning, och hyra av fartyg med besättning. Inte desto mindre tas köprätten gärna till utgångspunkt för en analog lösning på fraktavtalen i stort, och som framgår nedan, bygger förarbetena till SjöL också på vissa jämförelser med köp. Detta tillvägagångssätt ställer Grönfors¹⁹⁸ sig tvekan till. Köp rör leverans av en vara; fraktavtal utförande av en tjänst, eller kanske snarare flera olika tjänster i kombination (förlyttning, vård, dokumentation m m). Sanktionsapparaten vid köp fungerar inte på fraktavtalets område där skadestånd utgör ryggraden. Fraktavtalen har en hög grad av varaktighet i fullgörelseskedet medan köpen kan fullgöras mer eller mindre ögonblickligen. Detta och andra karaktärsdrag som skiljer köp och fraktavtal åt talar emot analogislut som metod, åtminstone generellt.

Hellner¹⁹⁹ har i en studie fastslagit att förhållandet mellan sjöfrakträtten och den allmänna kontraktsrätten redan före 1994 års SjöL var tämligen komplicerat, mycket berodde på de olika fraktavtalstypernas särdrag; något kunde betraktas som tillämpningar av allmänna kontraktsrättsliga principer.

¹⁹⁵ Gorton, *Obligationsrätten i ett internationellt perspektiv*, 1998, s. 22.

¹⁹⁶ Gorton, *Obligationsrätten i ett internationellt perspektiv*, 1998, s. 19.

¹⁹⁷ Hellner, *Speciell Avtalsrätt II. Kontraktsrätt*. 1 häftet. Särskilda avtal, 1996, s. 170.

¹⁹⁸ Grönfors, *Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten*, 1988, s. 191f. Grönfors har själv pekat på att analogislut vid närmare undersökningar framstår som vilande på bräckligt underlag, och han har vad gäller dröjsmål vid transportavtal istället företagit en *funktionsanalys*. Se Grönfors, *Tidsfaktorn vid transportavtal*, 1974.

¹⁹⁹ Hellner, *Sjörätten och den allmänna kontraktsrätten*, 1997, s. 181.

Tillkomsten av 1994 års SjöL förändrade inte denna bild; bilden har snarare blivit än mer differentierad på så att det numera skiljs mellan än fler avtalstyper, något som har satt tydliga spår i lagtexten. I KöpL har däremot distinktioner som tidigare spelade en stor roll nu försvunnit för att ersättas av allmänna grundsatser som antas kunna nyanseras efter omständigheterna. Hellner menar vidare att den som studerar kontraktsrätten ur ett allmänt perspektiv fortfarande har skäl att lägga märke till sjöfrakträtten för att finna problem och tänkbara lösningar; men han kan knappast finna stöd för att konstruera en allmän kontraktsrätt med för stora områden gemensamma principer. Härtill bidrar att motiven till den nya SjöL är knapphändiga.

6.2 Kvantumkontrakten ur ett obligationsrättsligt perspektiv

6.2.1 Avtalstyp/-konstruktion

Gorton menar att man närmast kan jämföra kvantumkontrakt med ramavtal när det gäller köp²⁰⁰. Distributionsavtal torde vara en annan avtalstyp som ligger nära till hands för jämförelse med kvantumkontrakt. Men om man skall hålla sig till allmänna obligationsrättsliga principer har man dock inte mycket att gå på i denna bemärkelse utan bör stanna vid de principer som ställts upp för den dominerande avtalstypen köp i stort, eftersom det förutom KöpL §44 om hävning vid successiv leverans (varom mer nedan) inte, såvitt jag förstått det, finns något mer av principiell karaktär att falla tillbaka på vad gäller denna speciella konstruktion av avtal.

I sammanhanget kan dock av kuriosa skäl ett engelskt rättsfall, *The Kriti Rex*²⁰¹, uppmärksammas. En av frågorna som domstolen hade att ta ställning till var huruvida kvantumkontraktet var ett ”contract of carriage” (fraktavtal) och inte ett ”contract for carriage”, med vilket avsågs ett kontrakt vari redaren endast påtagit sig att förmedla fraktavtal mellan fartygsägare och befraftare (utom i de fall då redarens egna fartyg användes), vilket skulle ha betydelse för redarens ansvar. Domstolen menade dock att det verkligen rörde sig om ett kvantumkontrakt. Domstolen fastslog att även om det är nödvändigt att se till avtalet som helhet mot detsamma kommersiella bakgrund för att kunna avgöra vilken sorts överenskommelse avtalet verkligen uttryckte, så ledde både praktiska och kommersiella överväganden tillsammans med språkbruket till att det i det aktuella fallet otvivelaktigen rörde sig om ett ”contract of carriage”. Domstolen menade härutöver att beteckningen ”Contract of Affreightment”, som är en vedertagen kontraktstyp inom sjöfarten, sammanvägt med valda beteckningar på parterna och andra indikationer i avtalets utformning, medförde att man härmed måste anses åsyfta den bestämda och välkänd

²⁰⁰ Lars Gorton i Karnov 1998/99 s. 2076.

²⁰¹ *Caribbean Gold Ltd. and Fyffes Group Ltd. v. Reefer Express Lines Pty. Ltd. and Reefkrit Shipping Inc. (The Kriti Rex)* (Q.B. (Comm. Ct.) [1996] 2 Lloyd's Rep. 171.

avtalstypen kvantumkontrakt. Fallet kan också tjäna som illustration för att visa på den utveckling mot specialisering av befракtningsavtalen som äger rum. Man vet således att det här rör sig om en specifik avtalstyp, och därför skall också dess avveckling följa den praxis som etablerats i relation till avtalstypen.

6.2.2 Genusförpliktelsen

I äldre köprätt fanns en viktig distinktion mellan köp av bestämt gods, *speciesköp*, på den ena sidan och leveransavtal, även kallat *genusköp*, på den andra sidan. Speciesköp avser ett speciellt föremål; leveransavtal en viss kvantitet av en vara. De regler i den äldre köplagen som byggde på denna distinktion utgick från att säljaren vid genus, men inte vid species, har valfrihet beträffande det objekt med vilket han skall fullgöra köpet, något som i sin tur medförde att bestämmelserna om genusköp i många avseenden var strängare mot säljaren. I KöpL har distinktionen mellan species och genus försvunnit ur lagtexten, utom i en bestämmelse om omleverans i §34 2 st, eftersom man ansåg den kommit att bli mindre ändamålsenlig ifråga om industriellt tillverkade varor vare sig de är serietillverkade eller tillverkade efter köparens beställning²⁰². Distinktionen saknar dock inte betydelse för kontraktsrätten i allmänhet. Dels kan tillämpningen av allmänt formulerade bestämmelser bli olika beroende på om avtalet rör species eller genus. Det mest kända exemplet rör tillämpningen av kontrollkriteriet på säljarens skadeståndsansvar vid kontraktsbrott. Bedömningen av vad som ligger inom säljarens kontroll påverkas av om köpet avser ett konkret bestämt föremål eller ett exemplar av en vara av visst slag. Dels finns det vissa regler som inte framgår av lagen men som ändå gäller, en säljare som t ex är skyldig att leverera ett särskilt konstverk kan inte förpliktas att leverera ett annat likvärdigt objekt om konstverket skulle ha förstörts osv.²⁰³

Rodhe²⁰⁴ definierar den ”*generiska förpliktelsens objekt*” som en viss kvantitet av en viss art, oavsett det förhållandet att artbestämningen kan ha skett genom en kombination av artbenämning och vissa egenskaper. Kombinationen av en artbenämning och en egenskap leder bara till en snävare bestämning av prestationsobjektet under förutsättning att denna egenskap endast finns hos *en del av arten*; i annat fall fyller uppgiften om viss egenskap funktionen att tillförsäkra en viss egenskap hos prestationsobjektet. En i avtal given artbestämning kan behöva ytterligare komplettering. Det är t ex vedertaget vid handelsköp att köparen har anspråk på ”god och oskadad handelsvara” enligt rådande sedvänja. Något som vad gäller kvantumkontrakten närmast skulle kunna jämföras med det övergripande kravet om att fartygen i alla fall skall vara sjövärdiga. Vidare kan artbestämningen vara allt ifrån mycket snäv till mer allmän. Den gamla

²⁰² Prop 1998/89:76 s. 28.

²⁰³ Hellner, *Speciell Avtalsrätt II. Kontraktsrätt. 2 häftet. Allmänna ämnen*, 1996, s. 39f.

²⁰⁴ Rodhe, *Obligationsrätt*, 1956, s. 29f.

köplagen §3 stadgade särskilt att även köp med mycket snäv artbenämning, t ex köp som avser ”viss mängd att ur bestämd gods uttagas”, s k halvgeneriska köp, också skulle räknas som generiska köp. Stadgandets syfte var att undanröja tvekan om hur dessa köp skulle klassificeras. Vid köp av sådana slag inträffar det relativt ofta att ett hinder för leverans avser hela arten alternativt att hela arten är behäftad med fel, i vilka fall likheten med köp av bestämt gods är påtaglig. I doktrinen gjordes det gällande att man, oavsett om det föreligger ett halvgeneriskt köp eller inte, borde tillämpa reglerna om köp av bestämt gods så snart det är fråga om hinder eller fel som avser hela arten. I enlighet med detta torde det inte vara någon tvekan om att redarens förpliktelse i ett kvantumkontrakt skall betraktas såsom generisk, förutom de fall då endast ett fartyg angetts.

Vad ger då den allmänna obligationsrätten för svar på frågan om när koncentration av en generisk förpliktelse sker? Rodhe²⁰⁵ fastslår till att börja med att hithörande frågor främst blir aktuella vid köp av lös egendom, men att motsvarande frågor också uppkommer vid tillverkningsavtal som ej är köp samt vid avtal om nyttjande av generiskt bestämd lös egendom. Vad gäller kvantumkontrakten torde vi således röra oss i den sistnämnda kategorin. Vidare står det enligt Rodhe utom diskussion att det ankommer på säljaren att välja ut det föremål som skall avlämnas, dock med vissa modifieringar vad avser specifikationsköp och tillverkningsavtal. Det är allmänt vedertaget att säljarens val är definitivt i och med att visst föremål avlämnats. Det är däremot inte nödvändigt att koncentration av förpliktelsen sker före avlämnandet. Vanligtvis måste säljaren dock någon gång i förväg välja ut prestationsobjekt och genom bearbetning eller transport förbereda avlämnandet. Koncentrationen går ett steg längre om säljaren meddelar köparen vilket val han träffat och den når sin slutpunkt om köparen accepterar detta val. Härmed fastslår Rodhe, i enlighet med en utbredd uppfattning, att om köparen accepterat säljarens val, så har förpliktelsen övergått till att avse en individuellt bestämd prestation. Vad avser kvantumkontrakten kan vi därmed konstatera att nomineringen som avgörande tidpunkt ligger ganska väl i linje med den allmänna obligationsrätten. Befraktarens acceptering av nomineringen måste dock konstrueras, t ex accept genom passivitet, eftersom ”refusal of tonnage” oftast sker först efter det att fartyget anlöpt hamnen och kan inspekteras av befraktaren eller dennes representant.

Problemet gäller nu om något av de tidigare stadierna av koncentration medför åtminstone en viss effekt i samma riktning? Skillnaden i rättsverkningar mellan generiskt köp och köp av bestämt gods hänför sig enligt Rodhe²⁰⁶ till:

- frågan om säljarens rätt att välja prestationsobjekt
- frågan om farans övergång

²⁰⁵ Rodhe, *Obligationsrätt*, 1956, s. 40f.

²⁰⁶ Rodhe, *Obligationsrätt*, 1956, s. 41ff.

- frågan om förutsättningarna för skadeståndsskyldighet vid underlåten uppfyllelse på säljarens sida.

Om vi till att börja med ser till farans övergång, så har en säljare i vissa fall förmånen att tillgodoräkna sig förlust av köpeobjektet såsom likvärdig med avlämnande. Detta kan inträffa även vid genusköp, under förutsättning att säljaren koncentrerat sin förpliktelse på vissa föremål. Förhållandet uttrycks så, att koncentrationen medfört att faran övergått före avlämnandet. Vad gäller regleringen av kvantumkontrakten finner vi inte heller här någon motstridighet. Nomineringen får den verkan att redarens ansvar inte längre är lika strikt²⁰⁷.

Nästa problem hänför sig till frågan om skadeståndsskyldighet. Om det föreligger strikt ansvar för fullgörande av en generisk prestation kan det förekomma att detta ansvar mildras till ett culpaansvar med omvänd bevisbörda då gäldenären koncentrerat sin förpliktelse på vissa föremål. Men om säljaren i det ena eller andra avseendet till sin fördel kan återropa att koncentration skett, måste han då låta detta gälla även till sin nackdel? Med andra ord, har han genom de angivna åtgärderna oåterkalleligen valt prestationsobjekt, eller får han, sedan koncentrationen medfört vissa rättsverkningar till hans förmån, likväl fullgöra köpet med andra föremål? Normalt anses säljaren inte bunden att leverera vissa föremål endast genom att han avskilt dessa för köparens räkning. Huruvida säljaren binder sig genom att lämna köparen ett meddelande om avskiljandet är ovisst; i varje fall kan han knappast vara bunden om köparen avvisar meddelandet. I detta avseende gäller inom sjörätten generellt att en rätt att använda ett annat skepp efter nominering endast finns om det getts ett särskilt medgivande till det, t ex i en "liberty"- eller substitutionsklausul, SjöL 14:3. Regleringen av kvantumkontrakten säger ingenting om detta eftersom det rör den enskilda resan, men det är vanligt att substitutionsklausuler tas in i de enskilda resecertepartierna.²⁰⁸

Om vi till sist ser till säljarens rätt att välja prestationsobjekt, fastställer Rodhe att det inte torde kunna uppställas några begränsningar av säljarens rätt att inom arten fritt välja det föremål han vill leverera. Och inte heller här avviker regleringen av kvantumkontrakten, SjöL 14:46.

6.2.3 Påföljderna vid kontraktsbrott

För att kunna bestämma typ av kontraktsbrott och effekterna därav måste först parternas olika funktioner preciseras. Som redan nämnts innehåller befraktningens avtalen flera olika åtaganden på båda avtalsparters sida. Vidare är de ofta icke-momentana avtal, även om perioden kan vara kort. Man skulle kunna beteckna resebefraktning som ett slags uppdragsavtal att utföra

²⁰⁷ Jfr ovan under 3.1.

²⁰⁸ Falkanger, Bull och Brautaset, *Introduction to Maritime Law*, 1998, s. 367ff. Jfr SjöL 14:30 som ger att en substitutionsklausul inte kan göras gällande om fartyget gått förlorat.

transport för resebefraktaren med därtill hörande kringuppgifter. Detta är omständigheter som påverkar de olika typerna av kontraktsbrott som kan aktualiseras liksom effekterna av respektive kontraktsbrott. Härtill kommer vikten av att undersöka *när* under ett pågående avtal en händelse inträffat, eftersom konsekvenserna också kan skifta beroende på detta.²⁰⁹ Gorton²¹⁰ har gjort en sammanställning av *hävningensreglerna* i 14 kap SjöL, och han har därvid funnit att lagstiftaren har tillskapat ett tämligen intrikat system av regler om hävning respektive bortfall av fraktavtal. Gorton menar att detta sammanhänger med valet av struktur i lagtexten. Lagstiftaren har försökt följa fraktavtalet kronologiskt, något som nödvändiggör en del upprepningar och överlappningar samtidigt som vissa frågor inte kan hanteras i den kronologiska följderna utan måste regleras separat. Slutsatsen är dock att SjöL:s lösningar inte generellt kan anses avvika drastiskt från allmänna obligationsrättsliga principer. Samtidigt finns det skillnader när det gäller utformningen av olika hävningsrekvisit eller bortfallsrekvisit vid olika kontraktsbrott. För kvantumkontraktens del ger Gortons sammanställning att *tilläggsfristen* är gemensam för SjöL 14:48, 49 och 50 vad gäller hävning av den *enskilda resan*. Institutet tilläggstid motsvarar vad som gäller under de nya nordiska köplagarna²¹¹. Skälet till detta torde främst vara inslaget av samarbete i kvantumkontrakten. Här har man alltså avvikit från standardformulärens lösningar, något som kan vara berättigat p g a att standardklausuler lättare kan ändras eller ersättas. En lösning som hämtats från ett närliggande rättsområde måste också kunna godtas under förutsättning att regeln är tillämplig i den aktuella omgivningen.²¹²

Förarbetena anger uttryckligen att SjöL 14:47 3 st, 14:48 2 st, 14:48 4 st och 14:49 2 st har hämtat inspiration av KöpL §44 2 st om hävning vid successiv leverans²¹³. Dessa hävningsregler gäller således i relation till *ramavtalet*. KöpL §44 2 st ger köparen en rätt att häva senare delleverans p g a befarat avtalsbrott. Det fullbordade avtalsbrottet beträffande en delleverans gör att det räcker att ett senare avtalsbrott, som inte behöver vara av samma slag, är *antagligt*.²¹⁴ Så även om KöpL §44 utgör basen för utformningen av de ovan nämnda reglerna skiljer de sig från den köprättsliga regleringen med avseende på kvalifikationen *väsentligt*. Väsentlighetskravets betydelse i det här sammanhanget torde ha sin förklaring i kontraktets varaktighet. Det krävs mer för att häva hela återstoden av kvantumkontraktet jämfört med momentana köp o dyl.

Ett kontrollansvar för skadeståndsskyldigheten vid naturaprestationer var en av de stora nyheterna i KöpL 1990, §27 1 st, och SjöL 14:49 3 st följer KöpL näst intill ordagrant. Skälen till detta framgår dock inte av motiven.

²⁰⁹ Gorton, *Befraktningens rätten i ett förmögenhetsrättsligt perspektiv*, 1998, s. 73f.

²¹⁰ Gorton, *Sjöhävning, hur särskild är den särskilda kontraktens rätten?*, 1997; Gorton, *Befraktningens rätten i ett förmögenhetsrättsligt perspektiv*, 1998.

²¹¹ SOU 1990:13 s. 199.

²¹² Gorton, *Sjöhävning, hur särskild är den särskilda kontraktens rätten?*, 1997, s. 379f; Gorton, *Befraktningens rätten i ett förmögenhetsrättsligt perspektiv*, 1998, s. 85f.

²¹³ Prop 1993/94:195 s. 302ff.

²¹⁴ Håstad, *Den nya köprätten*, 1998, s. 152.

Hellner²¹⁵ menar att eftersom lagstiftaren i övrigt valt andra ansvarsformer, jfr SjöL 14:32 3 st (vilken för övrigt reglerar ersättningsskyldigheten enligt 14:48 3 st) och 13:11 4 st, kan man dra slutsatsen att man inte har funnit att kontrollansvaret ha uppnått ställning av allmänt erkänd kontraktsrättslig princip (en slutsats som bekräftas i övrigt). Dessutom kan man fråga sig vilken skillnad de olika ersättningsreglerna egentligen medför.

²¹⁵ Hellner, *Sjörätten och den allmänna kontraktsrätten*, 1997, s. 180.

7 Efterdyning

Om en befraktare, vare sig han är säljare eller köpare, har behov för transport av ett större kvantum under en längre tid framstår kvantumkontraktet som ett välanpassat transportalternativ. Bland kontraktets fördelar framstår för befraktarens del främst en säkring av transportbehov, vare sig tiden är fastställd i förväg eller i efterhand genom utarbetande av skeppningsprogram. Transportens pris är dessutom relaterad till den mängd gods som faktiskt blir transporterat, och detta till en mer eller mindre fastsatt fraktrat, samtidigt som han inte behöver engagera sig i de operativa delarna av shippingverksamheten²¹⁶. För redaren betyder kravet på regelbundenhet ett ökat ansvar i förhållande till de konventionella befraktningsformerna, men kontraktsformen ger också en flexibilitet som är okänd i traditionell certepartifart. Det krävs dock stora resurser i form av fartyg, organisation och know-how för att verkligen kunna dra nytta av kontraktets fördelar. Nackdelen, för både redare och befraktare, är risken som naturligt följer av ett långtidskontrakt – att marknaden kan gå dem emot.

Ett kvantumkontrakt kan vara omfattande och komplicerat. En avveckling av kontaktförhållandet till allas tillfredsställelse förutsätter då en intim samverkan mellan flera faktorer. Avtalet bör följas av båda parter och de yttre omständigheterna bör inte avvika för mycket från de förutsatta. Ju längre kontraktstid – desto större sannolikhet för att dispyter kan uppstå. Men av samma orsak, kontraktstiden, är det under kvantumkontrakten oerhört viktigt att söka lösa tvistigheterna genom rimliga kompromisser och att vårda kontraktsrelationen. Den som en gång gör en eftergift kan på så sätt vid ett senare tillfälle kunna få en förmån som inte direkt följer av kontraktets ordalydelse. Detta betyder dock inte att man inte bör lägga ner stort arbetet på kontraktet; tvärtom bör reglerna uthamras precis. Det avgörande är att parterna bör vara medvetna om att ett affärsmässig utförande av kontraktet kan komma att kräva justeringar, och en förutsättning för att detta skall kunna fungera är att parterna har en tro på varandras vilja och förmåga att finna fram till skäliga lösningar vilka kan ligga lite utom kontraktets egentliga bestämmelser.

Det kan vara nog så svårt att reglera påföljderna av kontraktsbrott och att fastställa vad som är tillräckligt för att justera respektive parter rättigheter och skyldigheter under ett konventionellt rese- eller tidscerteparti. Än svårare blir det under ett kvantumkontrakt, i alla fall när det rör sig om mer omfattande förhållanden som kräver ett ramverk vilket så småningom skall fyllas på ett sätt som kräver ett lojalt samspel mellan redare och befraktare. Moralen torde vara att det behövs skräddarsöm. Generalisering kan vara

²¹⁶ Härutöver kan ersättning för överliggetid givetvis pålöpa och certepartiet kan också innehålla en FIO-klausul (*free in and out*) för den enskilda resan, varigenom befraktaren drar på sig last- och lossningskostnader och -funktioner.

tillräckligt i många förhållanden, men i komplicerade kvantumkontrakt räcker det inte riktigt till. Anpassningar till det konkreta fallet är nödvändigt. Det är därför viktigt att tänka igenom dessa frågor och åtminstone försöka få med huvudreglerna i kontraktet så att parterna har ett någorlunda klart och samstämmigt intryck av vad transportuppgiften faktiskt innebär. Därefter kan förhoppningsvis kontraktet läggas undan och parterna kan finna fram till praktiska och affärsmässiga lösningar på de problem som uppstår under utförandet av kontraktet.

Det svårbemästrade frågan blir varför man skall sätta igång och utforma en ny specifik nordisk lagstiftning på ett så internationellt präglat område. Mycket av initiativet har ju som ovan redovisats i stort övergått till övergripande internationella organisationer. I enlighet med Bernitz uppfattning torde det i allmänhet på avtalsrättens område vara önskvärt att söka undvika omfattande reglering och detaljrika författningar. Ansvarsfull självreglering ter sig som ett attraktivt alternativ. Det fordras dock att det finns en bakomliggande lagstiftning som kan fånga upp situationer där självreglering visar sig otillräcklig.²¹⁷

Hur skall vi då kategorisera 1994 års reglering av kvantumkontrakt? Är den detaljerad och nationellt begränsad? Om vi ser till inspirationskällorna tar reglerna utgångspunkt i kontraktspraxis och klargör övergången mellan species- och genusförpliktelse, fastslår optionsrätterna med avseende på kvantum och målar upp en procedur för det samarbetet som kontraktstypen kräver. Vad däremot gäller påföljderna vid kontraktsbrott har mycket hämtats från nationell obligationsrätt, och här kan det kanske hävdas att man kommit ner på en mer detaljerad nivå. Och visst kan man ifrågasätta lämpligheten av utformningen av vissa regler, och t o m önska ytterligare. I det här sammanhanget bör man dock påminna sig om lagens dispositiva karaktär, och kanske också erinra sig att inte heller kontrakten konsekvent uppvisar ultimata lösningar. Kontraktsformen ger dessvärre inte underlag för utformning av *en* enhetlig på *alla* tillfällen tillämplig lösning. Det tror jag att man måste acceptera som en utgångspunkt. Den slutsatsen jag skulle vilja dra i det här hänseendet är att regleringen ligger på rätt "nivå" och mycket väl kan klara att fånga upp de situationer då självreglering visar sig otillräcklig. Kontraktet har utformats genom självreglering och skulle kanske också kunna fortleva utan ingripanden från lagstiftaren, men återigen: lagstiftningen är av dispositiv karaktär och på detta sätt får kontraktsformen kanske ett bredare erkännande och skapar viss trygghet för både de som använder sig av kontraktsformen och tillämparna.

På frågan om 1994 års reglering av kvantumkontrakt är berättigat ur en praktikers synvinkel menade Gombrii²¹⁸ att det är det ingen tvekan om. Lagregleringen är enligt honom inte bara "nyttig", utan också pedagogisk samtidigt som den kan utgöra en checklista, på samma sätt som formulären, åtminstone i viss mån. Gombrii menade vidare att regleringen utgör en

²¹⁷ Bernitz, *Kontraktsätten, särskilt frågan om användning av standardavtal*, 2001, s. 306ff.

²¹⁸ Telefonintervju den 11 september 2001.

trygghet genom att man kan falla tillbaka på den vid oklarheter. Jag blev lite förvånad eftersom andra förfrågningar resulterat i tveksamma uttalanden som ”pedagogisk” eller ”vad skall lagstiftaren annars göra?”. Dessutom måste jag erkänna att jag vid arbetets början hade intentionen att förkasta lagstiftningen såsom överflödig. Gombrii utvecklade sitt svar och förklarade att lagstiftningen faktiskt kommer till användning i större utsträckning än vad man kanske kan tro. Skandinaviska redare och skandinavisk industri som använder sig av kvantumkontrakt gör det gärna på bas av skandinavisk rätt, och för dem har regleringen enligt Gombrii visat sig mycket berättigad.

Vad gäller den internationella aspekten har vi konstaterat att sjörätten opererar ”lite vid sidan av” och sedan länge har haft en utpräglad internationell karaktär. Att sedan den allmänna obligationsrätten p g a samhälleliga strukturförändringar också internationaliseras talar dock inte automatiskt för en sammansmältning. Detta eftersom specialiseringsaspekten har relevans även här. Hur skall man få internationaliseringen, och de därmed sammanhängande allt mer ”elastiska” principsamlingarna, att gå ihop med den tilltagande specialiseringen? Inom vissa begränsade områden torde det fungera mycket väl, som t ex att ”mjuka upp” köplagens regler så att de även kan tillämpas på köp över Internet eller dylikt: man talar i allt större utsträckning om ”funktionell ekvivalens”. En liknande utveckling inom sjörätten har redan tagit fart i och med försöken att finna ett system för ”elektroniska konossement”²¹⁹. Det avgörande är dock enligt min mening att man inte kan och inte heller skall bryta loss allt från sitt sammanhang i internationaliseringens och generaliseringens tecken. Inom vissa begränsade områden kan en generalisering ske; men vissa gränser och olikheter måste få bestå för att inte lagstiftningen skall urvattnas totalt. Det är kanske inte så lyckat att i så många avseenden som möjligt minska på rådande variationer. De kontraherande parterna har en ganska stor förmåga att i praktiken själva finna lösningar som är anpassade den särskilda kontraktstypen, och att lagstiftaren väljer att bygga dispositiva regler på erfarenheterna därifrån kan inte anses vara felaktig som princip. Det faktum att man valt att blanda lösningar från kontraktspraxis med allmänna obligationsrättsliga principer borde heller inte kunna ifrågasättas, åtminstone inte när man, som här, rör sig inom ett avgränsat område och inte lägger några hinder i vägen för tillämparen att välja andra lösningar.

²¹⁹ Beck-Friis, ”Elektroniska konossement”, 2001.

Bilaga A

Volcoa



INTERCOA 80

TANKER CONTRACT OF AFFREIGHTMENT

Adopted by

PREAMBLE	1
This contract is made between	2
.....	3
hereinafter called "Owners", and	4
.....	5
hereinafter called "Charterers", for the carriage of a quantity per year of	6
minimum metric/long tons	7
maximum metric/long tons	8
in option	9
from the range of	10
.....	11
to the range of	12
.....	13
in accordance with Clause F, over a period of years, and	14
commencing from tendering notice of readiness for the first cargo nominated under Clause (B) below,	15
on the following terms:	16
 (A) SHIPMENTS	 17
Each shipment shall consist of:	18
Description of cargo:	19
.....	20
.....	21
Specific gravity/API:	22
.....	23
.....	24
Maximum number of grades for each lifting shall be	25
.....	26
Quantity per shipment:	27
minimum metric/long tons	28
maximum metric/long tons	29
in Owners' option.	30
 (B) SHIPPING PROGRAMME AND NOMINATION	 31
Within each year the shipments shall be fairly evenly spread.	32
.....	33
.....	34



Issued by
INTERTANKO,
 Distribution address:
 P.O. Box 7518 Skillebekk
 N-0205 Oslo
 Norway

Printing June 1994



Adopted by
 The Baltic and International
 Maritime Conference
 (BIMCO). Distribution
 address: 19 Kristianiagade,
 DK-2100 COPENHAGEN

Quarterly in advance Charterers shall advise Owners of their shipping programme and give their preferred dates for each loading, which Owners shall use their best endeavours to meet.	35 36
Owners shall give Charterers at least days notice of each loading with estimate of cargo intake, with days spread between laydays/cancelling. Such spread shall be narrowed to days, at the latest days prior to vessel's E.T.A. loading port.	37 38 39 40
At the same time Owners shall give sufficient information to fill in Part I of INTERTANKVOY 76 — including the nominated vessel's last two cargoes. In case the vessel will be able to load more than the quantity nominated for the voyage, Owners shall state whether the extra capacity may be made available to charterers.	41 42 43 44
(C) OVERLIFTING	45
If in the course of a contract year more cargo has been lifted than is provided for in the Preamble, such overlifting shall have no bearing upon the quantities to be carried under this Contract.	46 47
(D) SHORTLIFTING	48
If it appears that by the end of a contract year less cargo will have been lifted than agreed to, the party not responsible for the shortlifting shall, until the year is out, have the option to add the cargo not so lifted to the quantity agreed for the next year. Such option must be exercised by written notice. In respect of shortlifting in the final contract year, the option can only be exercised for loading within the quantity limits provided in Clause (A) above, and only for shipment within the first months after the end of the final year.	49 50 51 52 53 54
Whether or not any such option is exercised, no claim which the parties may, for any reason, have against each other shall be prejudiced thereby.	55 56
(E) VESSELS	57
Owners may use vessels of the following description:	58
Owned, managed or chartered by Owners	59
.....	60
Flags	61
Age, maximum years at time of nomination.	62
Size between and dwt. (metric/long tons of 2240 lbs)	63 64
Classed	65
Length overall not exceeding	66
Beam extreme not exceeding	67
Draft not exceeding	68

Heating coils capable of maintaining the temperature of the cargo when loaded, but not in excess of	degrees Fahrenheit/Centigrade.	69	70
Internal tank coating		71	
Aggregate pumping capacity: Not less than	m ³ /tons fresh	72	
water per hour against a back-pressure of	kg/sq.cm/lb/sq.in	73	
at vessel's cargo manifold.		74	
Derricks: Two each with a safe working load of at least		75	
tons for lifting hoses to vessel's manifolds.		76	
Other particulars:		77	
.....		78	
.....		79	
.....		80	
.....		81	
.....		82	
(F) LOADING/DISCHARGING RANGE		83	
Always provided that the voyage can be safely undertaken by vessels as described in clause E above, and that depth of water allows such vessels to reach and leave places of loading and discharging and be always safely afloat:		84	85
		86	
Loading shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of		87	
.....		88	
excluding		89	
.....		90	
Discharging shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of		91	
.....		92	
excluding		93	
.....		94	
(G) FREIGHT		95	
Freight rate shall be	per cent of the applicable rate of	96	
Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other terms of Worldscale then in force shall apply.		97	98
Freight shall be due and payable:		99	
At the time of		100	
to	(Bank and place)	101	
Account No.		102	
To the credit of		103	
.....		104	
(H) DEMURRAGE		105	
Demurrage rate shall be	per cent of the applicable	106	
rate of Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other terms of Worldscale then in force shall apply.		107	108

If the vessel is carrying a part cargo under this contract, demurrage shall be based on bill of lading quantity plus	metric/long tons of 2240 lbs.	109 110
As soon as the documents and information relating to loading and discharging operations and necessary for calculation of demurrage are available, Owners shall invoice their claim, enclosing copies of such documents. Owners and Charterers shall both have a duty to co-operate in disclosing the documents and information without delay. Demurrage incurred shall be payable by Charterers on receipt of Owners' invoice.		111 112 113 114 115
(I) LATE PAYMENT OF FREIGHT AND DEMURRAGE		116.
(a) Interest: Freight received after the due date shall bear interest at		117
per cent per month. Demurrage received later than 2 months after the receipt of Owner's invoice shall bear interest at the same rate which shall be calculated from the date of the Owners' invoice.		118 119 120
(b) Cancelling: If Charterers have failed to pay freight when due, Owners may give Charterers notice that unless they pay within 144 running hours of receipt of Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining quantities under this contract. This option must be exercised during the first two weeks after the expiry of the said hours.		121 122 123 124
(c) Suspension: As long as any freight or undisputed demurrage under this contract is due but not paid, Owners shall not be obliged to:		125 126
(i) nominate further tonnage hereunder,		127
(ii) let vessel proceed to loading or discharging port,		128
(iii) load or receive cargo for shipment,		129
(iv) issue bills of lading for any cargo received or loaded, or		130
(v) discharge or deliver cargo.		131
Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall count as laytime or as time on demurrage. Charterers shall hold Owners harmless in respect of any third party claims arising from such suspension.		132 133 134
(d) Liability: Whether or not Owners exercise their rights under (b) or (c), no claim they may for any reason have on Charterers shall be prejudiced thereby.		135 136
(e) Lien: Owners shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.		137 138
(J) CHARTERERS' OPTION OF CANCELLING FOR LATE ARRIVAL		139
Cancelling for late arrival shall have effect for the voyage in question only. However, if Charterers have exercised their option to cancel on three or more occasions, they shall on the third or any subsequent occasion have the right to cancel the remaining part of this contract.		140 141 142
Whether or not Charterers exercise their option of cancelling, no claim they may for any reason have on Owners shall be prejudiced thereby.		143 144

(K)	WAR CANCELLATION	145
	In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: The United Kingdom, The United States of America, France, Japan, The Union of Soviet Socialist Republics, The People's Republic of China and	146
	..... either party may cancel this Contract.	149
	.....	150
(L)	CHARTER PARTY INCORPORATED	151
	Each voyage under this contract shall be performed subject to the terms of INTERTANKVOY 76, Part II, as attached. Furthermore, Part I of INTERTANKVOY 76 shall be filled in for each voyage.	152
	.....	153
	.....	154
	In the event of a conflict between the terms of the voyage charter party and the present Contract of Affreightment, the latter shall prevail.	155
	.....	156
(M)	RESPONSIBILITY	157
	Responsibility for any failure of delay in performance of this Contract and Charter Parties for voyages hereunder shall be subject to Clause 25 of INTERTANKVOY 76, Part II.	158
	.....	159
(N)	COMMISSION	160
	A commission on freight, deadfreight and demurrage of per cent shall be payable by Owners to Brokers	161
	.....	162
	.....	163
	and fall due when Owners receive payment. Should the parties agree to cancel this Contract, Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission based on an estimate of gross freight earnings for the remaining period, up to a maximum of one year.	164
	.....	165
	.....	166
(O)	GOVERNING LAW AND ARBITRATION	167
	This contract shall be governed by English law.	168
	Any dispute arising under the contract or the charter parties hereunder shall be decided by arbitration in London in accordance with INTERTANKVOY 76, Clause 32.	169
	.....	170
	Even when a form of charter party other than Part II of INTERTANKVOY 76 is agreed to be incorporated herein, the above provisions as to governing law and arbitration shall prevail.	171
	.....	172
(P)	NAME AND ADDRESS FOR NOTICES	173
	(To be inserted where applicable)	174
	To Owners	175
	.....	176
	(address)	177
	.....	178
	(telegraphic address) (telex)	179
	To Charterers	180
	.....	181
	(address)	182
	.....	183
	(telegraphic address) (telex)	184

(Q) SPECIAL PROVISIONS	185
Special provisions	186
	187
	188
	189
	190
	191
	192
	193
	194
	195
	196
	197
	198
	199
	200
	201
	202
	203
	204
	205
	206
	207
	208
	209
	210
	211
	212
	213
	214
	215
	216
	217
	218
	219
	220
	221
	222
	223
	224
	225
	226
	227
	228
	229
	230
	231
	232

OWNERS

CHARTERERS

Bilaga B

Intercoa 80

INTERTANKVOY 76

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

Adopted by



The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO). Distribution address: 19 Kristianiagade, DK-2100 COPENHAGEN



Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA). Distribution address: Baltic Exchange Chambers, 25 Bury Street, LONDON EC3A 5BM



The Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc. with "Japanese Terms". Distribution address: Mitsui Rokugo-Kan, 8 Muromachi 2-chome, Nihonbashi, Chuo-ku, TOKYO

It is this day, 19 mutually agreed between 1
 2
 of 3
OWNERS/CHARTERED OWNERS/DISPONENT OWNERS (hereinafter called "Owners") of the 4
 motor/turbine tank vessel called (hereinafter called "the vessel") flying, 5
 the flag and 6
 7
 of 8
 (hereinafter called "Charterers") that the transportation(s) herein provided for will be performed 9
 subject to the terms and conditions of this Charter Party which includes Part I and Part II. 10

PART I

(a) Description of the vessel: 11
 Classed 12
 Deadweight metric/long tons (of 2,240 lbs) on a saltwater draft on summer 13
 marks of 14
 Length overall m/ft Beam extreme m/ft 15
 Capacity available for cargo metric/long tons, per cent more or less at Owners' 16
 option. 17
 Cubic capacity for cargo m³/cu.ft (at 100 %) including 18
 slop tank(s) with a cubic capacity of m³/cu.ft (at 100 %) 19
 Last cargo before commencement of this Charter Party: 20
 21
 Penultimate cargo: 22
 Owners undertake that the vessel is: 23
 Fitted with heating coils in good working order in cargo tanks and capable of 24
 maintaining a temperature of the cargo when loaded not in excess of degrees 25
 Fahrenheit/Centigrade. 26
 Equipped with cargo pumps with an aggregate maximum capacity of 27
 m³/tons fresh water per hour against a back-pressure of 28
 at ship's rail. 29
 Equipped with derricks with a maximum safe working load of 30
 tons each for lifting submarine hoses to the vessel's port and starboard 31
 manifolds. 32
 Internal tank coating as follows 33
 34
 (b) Present position of the vessel 35
 Expected readiness to load 36
 Commitments prior to commencement of this Charter Party 37
 38
 39
 Owners undertake to keep Charterers currently informed as to the vessel's position and any 40
 change of the vessel's expected readiness to load. 41



(c) Description of cargo:	42
.....	43
.....	44
Unless otherwise stated above this Charter Party is for a full and complete cargo having regard	45
to the permissible freeboard for the voyage in accordance with the International Loadline	46
regulations currently in force and to the limitations provided in (a) above.	47
No cargo shall be shipped which is injurious to the vessel.	48
No cargo shall be shipped having a Vapour Pressure at 100 degrees Fahrenheit in excess of	49
13.5/ lbs/sq.in. as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D. 323.	50
(d) Loading range	51
.....	52
.....	53
Discharging range	54
.....	55
.....	56
(e) Laydays shall not commence before unless with Charterers' consent.	57
(f) Cancelling date	58
(g) Laytime running hours Sundays and holidays included.	59
(h) Freight rate shall be per cent of the applicable rate of Worldscale in force at the date of	60
commencement of loading.	61
(i) Freight shall be due and payable:	62
(at the time of)	63
(place)	64
(payee)	65
.....	66
(j) Demurrage rate based on the vessel's summer deadweight shall be per cent of the	67
Worldscale rate in force at the date of commencement of loading	68
(k) All other terms and conditions of Worldscale in force at the date of commencement of loading	69
shall apply.	70
(l) General average shall be adjusted in	71
(m) Arbitration shall take place in London in accordance with Part II, Clause 32 and this Charter	72
Party shall be governed by English Law.	73
(n) Special provisions:	74
	75
	76
	77
	78
	79
	80
	81
	82
	83
	84
	85
	86
	87
	88
	89
	90
	91
	92
	93
	94

"INTERTANKVOY 76"

Part II

1.—Condition of Vessel:

The vessel's class as specified in Part I shall be maintained during the currency of this Charter Party. 201
 The Owners shall 202
 (a) before and at the beginning of the loaded voyage exercise due diligence to make the vessel seaworthy and in every way fit for the voyage, with her tanks, valves, pumps and pipelines tight, staunch, strong and in good order and condition and with a full and efficient complement of master, officers and crew for a vessel of her type, tonnage and flag; 203
 204
 205
 206
 (b) throughout the voyage have the responsibilities and immunities of the Hague Rules as incorporated in Clause 25 hereof. 207
 208
 209

2.—Nomination/Renomination:

The necessary loading orders shall be given by Charterers before the vessel sails from her previous port or place of call (or concurrently with the fixture of this Charter Party if the vessel has already sailed) but Charterers shall have the option of ordering the vessel to a safe port or place en route to loading or discharging ranges for orders. 210
 211
 212
 213
 If Charterers exercise such option they shall nominate actual loading or discharging port or place in sufficient time to avoid delay to or deviation of the vessel. 214
 215
 216
 If after loading or discharging port or place have been nominated, Charterers desire to vary them, Owners agree to issue such revised instructions as are necessary to give effect to Charterers' revised orders. 217
 218
 219
 220
 Charterers shall reimburse Owners for any expenses resulting from any such revision of orders including additional bunkers consumed at cost price where and when bunkers are next taken. Charterers shall pay for loss of time caused by such revision at the rate of demurrage stipulated in Part I (j) less the value of the vessel's daily bunkers consumption in port at cost price. Charterers shall indemnify Owners for any claim brought against Owners by reason of such deviation, including all legal costs and expenses. 221
 222
 223
 Charterers shall not be liable for any other loss resulting from Charterers revising their orders, unless upon receiving the new orders Owners promptly notify Charterers that such other loss may occur. Unless Charterers then give new orders which will avoid such other loss it shall when proved be recoverable from Charterers. 224
 225

3.—Voyage:

The vessel shall proceed with all convenient despatch as soon as her prior commitments, as specified in Part I (b) are completed, to a berth, dock, anchorage, submarine line, alongside a lighter or lighters or any other place as ordered by Charterers within the limits specified in Part I (d), or so near thereto as she may safely get, lie and depart from, and there load, always afloat, the cargo as described in Part I (c) and being so loaded shall proceed as ordered on signing bills of lading direct to a berth, dock, anchorage, submarine line, alongside a lighter or lighters or any other place as ordered by Charterers within the limits specified in Part I (d) or so near thereto as she may safely get and lie, and there deliver the cargo always afloat. Should it appear that the aforesaid conditions for ship and cargo are not fulfilled, the ship shall not be obliged to proceed. 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 Charterers shall exercise due diligence to ascertain that any places to which they order the vessel are safe for the vessel and that she will lie there always afloat. Charterers shall, however, not be deemed to warrant the safety of any place and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid. 233
 234
 235
 236
 Transfer of oil from and to the vessel to and from another ocean-going ship made fast alongside or while under way shall be allowed in accordance with the ICS/OCIMF Ship to Ship Transfer Guide and under the conditions for lightering in Clause 18, provided Owners have been given reasonable notice in advance and only to the extent such operation is safe. All extra equipment required for such transfer operation shall be provided by Charterers who undertake to reimburse Owners any additional insurance premiums. 237
 238
 239
 240
 241

4.—Disposal of Residues:

Owners shall ensure that the vessel's personnel will: 242
 (a) During the ballast passage and before presenting for loading hereunder, retain on board all oil residues remaining in the vessel from her previous cargo; 243
 244
 (b) during tank washing collect the washings into a separate compartment and, after maximum separation of free water, discharge such water overboard; 245
 246
 (c) thereafter notify Charterers as soon as possible through Owners of the amounts of oil and water in the segregated tank washings. 247
 248
 249
 On the vessel's arrival at or off loading port or place, Charterers shall provide facilities for the reception of any such tank washings, the cost of such facilities and the ultimate disposal of the tank washings being for Charterers' account. Any delay in the provision of the necessary facilities shall count as laytime. 250
 251
 252
 Should Charterers fail to provide facilities for the reception of part or all of the tank washings remaining on board, freight shall be payable thereon as specified in Part I (h) up to a maximum tonnage equivalent to 1% (one per cent) of the vessel's deadweight on tropical marks, the water contained in such tank washings not to exceed 0.15% of such deadweight. 253
 254
 255
 Should Charterers require segregation of the cargo to be loaded from the tank washings remaining on board they shall pay any deadfreight so incurred. 256
 257

5.—Cleaning:

The Master is bound to keep the tanks, pipes and pumps of the vessel suitable for the cargo specified in Part I (c). For clean cargoes, cleaning shall be effected to Charterers' inspector's satisfaction. 258
 259
 260
 The vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of Owners in the loading, care or discharge of the cargo. 261
 262
 263
 264

6.—Charterers' Option of Cancelling:

If the vessel has not given a valid notice of readiness as provided in Clause 8 by 12 midnight (2400 hours) local time on the cancelling date specified in Part I (f), Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party, unless the vessel has been delayed due to ice risks as mentioned in Clauses 21 and 22 or to Charterers' revision of orders under Clause 2, in which cases the cancelling date shall be extended by any time so lost. Whether or not Charterers exercise their option of cancelling no claim they may have on Owners shall be prejudiced thereby. 265
 266
 267
 268
 269
 270
 Nevertheless, if it clearly appears that despite due diligence on the part of Owners the vessel will be delayed beyond the cancelling date Owners may, at the earliest 72 hours before the vessel is to sail for the loading port or place and as soon as they are in a position to state — with reasonable certainty — a new readiness date, ask Charterers whether or not they will exercise their option of cancelling. The option must then be declared within 7 days thereafter but not later than one day after the cancelling date. If Charterers do not cancel the Charter Party within such time limit, the seventh day after the new readiness date stated shall be the new cancelling date unless otherwise agreed. 271
 272
 273
 274
 275
 276

7.—Owners' Option of Cancelling:	
If for reasons not attributable to the vessel and/or Owners	277
(a) Charterers fail in their duty to furnish voyage instructions or loading orders in accordance with Clause 2, and such failure has lasted for not less than 10 days,	278
or	279
(b) loading has not commenced and 20 days have passed after valid notice of readiness has been tendered,	280
Owners shall have the option of cancelling this Charter Party.	281
If such option is exercised and the delay is attributable to Charterers, they shall be liable for loss of charter. Whether or not Owners exercise this option no claim they may have on Charterers for loss of time or otherwise shall be prejudiced thereby.	282
8.—Notice of Readiness:	283
When the vessel has arrived at a loading or discharging port or place, or at a usual waiting place off such port or place if vessel cannot enter or berth by reason of any cause beyond the control of Owners, and the vessel is ready to load or discharge, a notice of readiness, which may be tendered at any time on any day of the year, shall be given to Charterers or their agent. The vessel shall be deemed ready within the meaning of this clause whether or not she has ballast water or residues or washings in her tanks.	284
Subject to Part I (e) laytime shall commence at the first loading and discharging port or place at the expiration of six running hours after tendering such notice or upon connection of hoses, whichever first occurs.	285
At subsequent port or place laytime shall resume when notice of readiness is tendered.	286
9.—Laytime:	287
The running hours specified in Part I (g) shall be allowed Charterers for the loading and discharging of the cargo and other Charterers' purposes connected therewith.	288
If Charterers, suppliers, consignees or the regulations of the port authorities prohibit loading or discharging at night, time so lost shall count as laytime.	289
Laytime shall count until the hoses have been disconnected or until Charterers or their agents have fulfilled their obligation to produce any necessary documents, whichever is the later.	290
Time lost by any of the following causes shall not count for laytime or for demurrage even if the vessel is already on demurrage:	291
(a) waiting for pilot or tugs, or while moving from anchorage to place of loading or discharging;	292
(b) cleaning of tanks, discharging of ballast water, residues or washings;	293
(c) stoppages on the vessel's orders or breakdown or inefficiency of the vessel, or negligence or default on the part of Owners or their servants or agents or a strike of the crew.	294
10.—Demurrage:	295
Charterers shall pay demurrage at the rate specified in Part I (j).	296
If, however, demurrage is incurred due to any of the events set out below which commences or occurs before the expiry of the allowed laytime, the rate of demurrage shall be reduced to one-half until the said event ceases:	297
(a) fire, explosion or breakdown of machinery at shore installation not caused by negligence on the part of Charterers or the shippers or the receivers or their servants or agents;	298
(b) or any of the exceptions set out in the last sentence of Clause 25 (save for quarantine as provided in Clause 23).	299
11.—Loading and Discharging:	300
(a) The cargo shall be loaded into the vessel at the expense of and at the risk and peril of Charterers as far as the vessel's permanent hose connections only, and shall be pumped out of the vessel at the expense of and at the risk and peril of the vessel as far as the vessel's permanent hose connections only.	301
Hoses for loading and discharging shall be furnished by Charterers and shall be connected and disconnected by Charterers or, at the option of Charterers, by Owners at Charterers' risk and expense.	302
The vessel shall provide her pumps and the necessary motive power for discharging in all ports where regulations so permit, as well as the necessary personnel, but if shore regulations do not permit fire on board and steam is necessary for discharging purposes, Charterers shall supply such steam at their expense.	303
(b) Overtime: Loading and discharging may be carried out at any time on any day of the year, Charterers paying all extra expenses, including overtime, incurred ashore only.	304
12.—Freight Payment:	305
Freight shall be paid at the rate specified in Part I (h), and calculated on the intaken quantity of cargo, plus any residues or washings remaining on board as specified in Clause 4, no deduction being made for water and/or sediment contained in the cargo. Payment of freight as specified in Part I (i) shall be made by Charterers in cash without discount.	306
13.—Deadfreight:	307
Should Charterers or their agents fail to supply a cargo as specified in Part I (c), deadfreight shall be payable, but in no event shall Charterers be required to furnish cargo in excess of the quantity stated in Part I (a) as the vessel's capacity for cargo.	308
14.—Slack Tanks:	309
The vessel shall not be required to proceed to sea until such of her tanks are filled as will place her in a seaworthy condition.	310
15.—Lien:	311
Owners shall have a lien on the cargo for all claims under this Charter Party and costs of recovering same.	312
16.—Dues and other Charges:	313
Dues, taxes and other charges upon the vessel, including those assessed with reference to the quantity of cargo loaded or discharged shall be paid by Owners, and dues and other charges upon the cargo and taxes on the freight shall be paid by Charterers. However, irrespective of the foregoing, where under a provision of Worldscale any such dues and charges are expressly for the account of Owners or Charterers, then they shall be payable in accordance therewith.	314

17.—Shifting:	343
Charterers shall have the right to load and/or discharge at more than one berth at each port or place on payment of all expenses incurred in moving the vessel from the first to the second and any subsequent berth or place, including any extra bunkers consumed whilst shifting and any dues incurred in excess of those which would have been incurred if all the cargo had been loaded or discharged at the first berth or place only. Time used in shifting between berths or places shall count as laytime.	344 345 346 347
18.—Lighterage:	348
Any lighterage shall be at the expense, risk and peril of Charterers and any time lost to the vessel on account of lighterage shall count as laytime. Lighterage shall be effected only in port or place where the vessel can continuously lie safely always afloat, and Charterers shall indemnify Owners against the consequences of any spillage of cargo not due to the negligence of officers, master or crew of the vessel.	349 350 351 352
19.—Heating:	353
When heating of cargo is required by Charterers in accordance with Part I (a), Owners shall exercise due diligence to maintain the temperature requested on passage to and whilst at the discharging port or place.	354 355
20.—Liberty:	356
The vessel shall have liberty to sail with or without pilots to tow or go to the assistance of vessels in distress, to call at any port or place for oil fuel supplies, and to deviate for the purpose of saving life or property, or for any other reasonable purpose whatsoever.	357 358 359
21.—Ice on Voyage:	360
In case port or place of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying by telegraph or radio, if available, Charterers, the shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by Charterers at the demurrage rate stipulated in Part I (j) plus the cost of actual consumption of bunkers less normal bunker consumption in port.	361 362 363 364 365 366
22.— Ice at Loading/Discharge Port or Place.	367
If, on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging port or place for fear of the vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with Charterers, the shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port or place as per Clause 21 where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port or place at their risk, and in either case Charterers to pay for the time that the vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I (j) plus the cost of actual consumption of bunkers less normal bunker consumption in port.	368 369 370 371 372 373 374
23.—Quarantine:	375
If at the time of nomination quarantine is in force at the nominated port or place of loading or discharging any time thereby lost by the vessel to count as laytime. If, however, quarantine comes into force at such port or place after nomination only half the time thereby lost by the vessel shall count as laytime except that full time shall count for demurrage after the expiry of the laytime.	376 377 378 379
24.—Agency:	380
The vessel shall be addressed to Owners' agents at port(s) or place(s) of loading and discharging.	381
25.— Responsibility and Immunities:	382
The provisions of Articles III (other than Rule 8), IV, VIII and IX of the Carriage of Goods by Sea Act, 1924 of the United Kingdom shall apply to this Charter Party and shall be deemed to be inserted in extenso herein. This Charter Party shall be deemed to be a contract for the carriage of cargo by sea to which the said articles apply and Owners shall be entitled to the protection of the said articles in respect of any claim made hereunder. Charterers shall not, save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from Act of God; act of war; seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; boycotts; lockouts; riots; civil commotions; and arrest or restraint of princes, rulers or peoples.	383 384 385 386 387 388 389
26.—Both to Blame Clause:	390
If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:	391 392
"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and/or any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of Owners in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessels or Owners.	393 394 395 397 398
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."	399 400 401
and Charterers shall procure that all bills of lading issued under this Charter Party shall contain this clause.	402
27.—General Average: New Jason Clause:	403
General average shall be payable according to the York/Antwerp Rules, 1974, but if, notwithstanding the provisions specified in Part I (l), the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:	404 405 406
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with Owners in general average to the payment of any sacrifices, loss or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo.	407 408 409 410 411
If a salving vessel is owned or operated by Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as Owners, or their agents, may seem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to Owners before delivery."	412 413 414 415
and Charterers shall procure that all bills of lading issued under this Charter Party shall contain this clause.	416

28.—Paramount Clause:	417
Charterers shall procure that all bills of lading issued pursuant to this Charter Party shall contain the following Paramount Clause:	418
"This bill of lading shall:	419
(a) in relation to the carriage of any cargo from any port in Great Britain or Northern Ireland to any other port whether in or outside Great Britain or Northern Ireland have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act, 1924, of the United Kingdom (or any statutory modification or re-enactment thereof), and to the Rules contained in the Schedule thereto as applied by that Act and nothing herein contained shall be deemed a surrender by Owners of any of their rights or immunities or an increase of any of their responsibilities or liabilities under the said Act;	420
(b) in relation to the carriage of any cargo from any port of shipment in territory in which legislation similar in effect to the Carriage of Goods by Sea Act, 1924, of the United Kingdom (or any statutory modification or re-enactment thereof), is in force have effect subject to such legislation and to the Rules contained in the Schedule thereto as applied by such legislation and nothing herein contained shall be deemed to be a surrender by Owners of any of their rights or immunities under the said legislation or an increase of any of their responsibilities or liabilities under the said legislation; and	421
(c) in any other case have effect as if the contract of carriage herein contained were a contract of carriage to which the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act, 1924, of the United Kingdom (or any statutory modification or re-enactment thereof) applied and Owners shall be entitled to the benefit of the privileges, rights and immunities conferred by the said Act and the Rules contained in the Schedule thereto as if the same were herein specifically set out.	422
If any terms of this bill of lading be repugnant to the provisions of the said Act or to the said legislation to any extent, such term shall be void to that extent but no further."	423
	424
	425
	426
	427
	428
	429
	430
	431
	432
	433
	434
	435
	436
29.—War Risks:	437
(a) The Master shall not be required or bound to sign bills of lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.	438
(b) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the bills of lading be blockaded, or	439
if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (1) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited, or (2) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from Owners a request for the nomination of a substitute port, Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by Charterers or cargo owners. In this latter event Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	440
(c) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.	441
If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the bills of lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the bills of lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by Charterers and/or cargo owners and Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	442
	443
	444
	445
	446
	447
	448
	449
	450
	451
	452
	453
	454
	455
	456
	457
	458
	459
	460
	461
	462
	463
	464
	465
	466
	467
	468
	469
	470
	471
	472
	473
	474
	475
	476
Charterers are to procure that all bills of lading issued under this Charter Party shall contain this clause.	477
30.—TOVALOP:	478
The vessel to be entered into TOVALOP and the current P & I Clubs' Recommended TOVALOP Clause shall be deemed to be incorporated unless any other TOVALOP clause is attached hereto.	479
	480
31.—Bills of Lading:	481
Bills of lading are to be signed as presented without prejudice to this Charter Party, and Charterers hereby indemnify Owners against all liabilities and expenses including legal costs that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms of such bills of lading are more onerous to Owners than are the terms of this Charter Party.	482
Neither Owners nor their servants shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid until the freight due to Owners has actually been paid.	483
	484
	485
	486
32.—Arbitration:	487
Any dispute or difference arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London to the arbitrament of three persons, one to be appointed by each of the parties hereto and the third by the two so appointed; their decision, or that of any two of them, shall be final and binding upon the parties, and for the purpose of enforcing any award this agreement and any such award may be made a rule or order or judgment of the Court without the merits of the dispute or difference being re-opened.	488
	489
	490
	491
	492
33.—Subletting/Assigning:	493
Charterers shall have the liberty of subletting or assigning this Charter Party to any individual or company, but Charterers shall always remain responsible for the due fulfilment of all the terms and conditions of this Charter Party and shall warrant that any such sublet or assignment will not result in the vessel being restricted in her future trading.	494
	495
	496

Bilaga C

Intertankvoy 76



THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
 STANDARD VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT
 FOR THE TRANSPORTATION OF BULK DRY CARGOES
 CODE NAME: "VOLCOA"

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date of Contract
3. Owners (indicate name, address & telex number)	4. Charterers (indicate name, address & telex number)
5. Description of cargoes (Cl. 1)	
6. Loading port(s) or range(s) (Cl. 1)	7. Discharging port(s) or range(s) (Cl. 1)
8. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 2)	9. Total Quantity (state min. and max. quantities and at whose option) (Cl. 2)
10. Quantity per shipment (state min. and max. quantity at Owners' option) (Cl. 3)	
11. Final shipment (state min. quantity) (Cl. 4)	
12. Programme of shipments (only to be filled in if specific programme agreed) (Cl. 5)	
13. Declaration of loading port(s) (Cl. 6)	14. Declaration of discharging port(s) (Cl. 7)

Adopted by the Documentary Committee of the General Council of British Shipping, London, the Documentary Committee of the International Shipowners Association (ISBA), Gdynia and The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), London.

Adopted by the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen, October, 1982

(continued)

"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment

PART I

15. Performing vessels (Cl. 8)	
16. Nomination of vessels (Cl. 9)	
17. Cancellation of a nominated vessel (state number of days) (Cl. 9)	
18. Freight rate (Cl. 11)	19. Freight payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 11)
20. Demurrage/Despatch money (state rate(s) or scale) (Cl. 12)	21. Applicable charterparty(ies) (Cl. 13)
22. Owners' failure to nominate tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 15)	23. Charterers' refusal of tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 16)
24. Charterers' option of cancelling for late arrival (state if other than 3 times) (Cl. 17)	25. Interruption of Contract (state number of days/months) (Cl. 19)
26. War cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 20)	
27. Law and Arbitration (state 21.1., 21.2. or 21.3. of Cl. 21, as agreed; if 21.3. agreed state place of arbitration) (if not filled in 21.1. shall apply) (Cl. 21)	28. Commission and to whom payable (Cl. 22)
29. Names and addresses for nominations/notifications by the Owners (Cl. 23)	30. Names and addresses for nominations/notifications by the Charterers (Cl. 23)
31. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 31, and PART II. In the event of conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment

1. Subject of Contract	1	11. Freight	51
The Charterers undertake to provide for shipment and the Owners undertake to transport the cargoes as described in Box 5 from the port(s) or range(s) stated in Box 6 to the port(s) or range(s) stated in Box 7.	2 3 4	For each and every voyage under this Contract, the freight shall be paid at the applicable rate stated in Box 18 to the party and in the manner indicated in Box 19.	52 53 54
2. Period of Contract - Total Quantity	5	If Boxes 18 and 19 are not filled in, the freight shall be paid at the rate and in the manner provided for in the applicable charterparty(ies).	55 56
This Contract is made for the period stated in Box 8.	6	The Charterers shall not be entitled to make any deductions from the freight unless specifically agreed.	57 58
The first layday for the initial vessel shall not be before the commencement of the period stated in Box 8 unless with the Charterers' consent.	7 8		
No cancelling date under any individual charterparty shall fall later than the final date of the Contract period stated in Box 8 unless with the Charterers' consent.	9 10 11	12. Demurrage	59
The total quantity to be shipped shall be within the limits and at the option of the party stated in Box 9.	12 13	Demurrage shall be computed according to the terms of the applicable charterparty(ies) and shall be paid to the Owners by the Charterers in the same manner as freight and at the rate(s) stated in Box 20 or, if not filled in, as provided for in the applicable charterparty.	60 61 62 63
For the purpose of this Clause, the intaken quantity for each shipment shall apply.	14 15	<u>Despatch Money</u> If specifically agreed in Box 20, despatch money shall be paid as per the applicable charterparty.	64 65 66
3. Quantity per Shipment	16	13. Applicable Charterparty(ies) - Letters of Nomination	67
The quantity of each and every shipment shall be at the Owners' option within the limits stated in Box 10.	17 18	Each and every voyage under this Contract shall be governed by the terms and conditions of a voyage charterparty, as per the attached proforma(s) as listed in Box 21 which shall be deemed incorporated in this Contract.	68 69 70
4. Final Shipment	19	Upon any valid nomination of a performing vessel if no single charterparty is issued, a letter of nomination shall be issued which shall contain reference to the applicable proforma charterparty, confirm the description of the vessel, the quantity of cargo, the first layday and cancelling date, and provide all necessary details to enable the applicable proforma charterparty to be completed.	71 72 73 74 75 76
The Owners shall not be bound to carry any balance of the total quantity which would be under the minimum quantity stated in Box 11.	20 21		
5. Programme of Shipments	22	The appropriate proforma charterparty, supplemented by the corresponding letter of nomination, shall be considered as a separate single-voyage charterparty.	77 78 79
The Charterers' programme of shipments and the Owners' nominations shall be fairly evenly spread over the period of the Contract, unless a specific programme is stated in Box 12.	23 24 25		
6. Declaration of Loading Port(s)	26	In the event of any conflict between the terms and conditions of a single voyage charterparty issued and this Contract, the latter shall prevail.	80 81
When various loading ports are agreed, the Charterers shall declare the loading port(s) for each individual voyage latest as stated in Box 13.	27 28	14. Charterers' Failure to Give their Programme	82
7. Declaration of Discharging Port(s)	29	If, as per agreement stated in Box 12, the Charterers have undertaken to give a specific programme at a particular time but fail to do so in due time, any expenses incurred or any loss suffered by the Owners thereby shall be refunded by the Charterers.	83 84 85 86
The Charterers shall declare the discharging port(s) for each individual voyage latest as stated in Box 14 provided that such declaration is made in sufficient time to permit, if necessary the preparation of the loading plan and the adjustment of the vessel's draft and trim.	30 31 32 33	Any quantity not carried due to such failure shall be deducted from the total contracted quantity, but no claim whatsoever the Owners may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	87 88 89
8. Performing Vessels	34	15. Owners' Failure to Nominate Tonnage	90
The Owners shall nominate vessels of the description stated in Box 15.	35	Should the Owners fail to nominate tonnage according to the applicable provisions of this Contract, the corresponding quantity shall be deducted from the total contracted quantity, except if such failure results from any event which cannot be avoided or guarded against.	91 92 93 94
9. Nomination of Vessels	36	However, the Charterers shall have the option to postpone the shipment within the period of the Contract, exercisable by giving notice of their decision not later than one month after the failure, and advising the Owners about adjustment of the programme of shipment.	95 96 97 98
The Owners shall nominate each vessel in the manner stated in Box 16 stating reference to the Contract, the vessel's name, approximate quantity of cargo required and first layday for such vessel.	37 38 39	If the Owners have failed to nominate tonnage more than three times, unless another number of times is provided in Box 22, then the Charterers shall have the right of cancelling the remaining part of this Contract. Such right shall be exercised by written declaration and shall not be applicable to any vessels which have been validly nominated.	99 100 101 102 103
The cancelling date of each nominated vessel shall be the number of days stated in Box 17 after the first layday.	40 41	Whether or not the Charterers exercise any option under this Clause, no claim whatsoever that they may have on the Owners shall be prejudiced thereby.	104 105
10. Consequences of Cancelling a Nominated Vessel	42	16. Charterers' Refusal of Tonnage	106
If a voyage is cancelled in accordance with appropriate clause of the applicable charterparty, the corresponding quantity of cargo shall be deducted from the outstanding balance.	43 44 45	If the Charterers have refused tonnage validly nominated and in due time, the	107
However, if the cancellation is caused by incident within the Owners' control, the Charterers shall have the option to postpone the shipment within the period of this Contract by giving notice of their decision to the Owners not later than one month after the cancellation.	46 47 48 49		
Cancelling for late arrival shall only affect the voyage in question.	50		

PART II

"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment

corresponding quantity shall be deducted from the total quantity under this Contract, unless the refusal results from an event which cannot be avoided or guarded against.	108 109 110	19.2. Whether the hindrance can or cannot be avoided or guarded against and whether or not liability for the interruption is exempted, if the hindrance lasts or it is evident that it will last for more than six months (or any other period stipulated in Box 25), a party not responsible for breach of the contract may cancel the contract.	167 168 169 170 171
However the Owners shall have the option to postpone the shipment within the period of the Contract, exercisable by giving notice of their decision not later than one month after the failure and advising the Charterers about adjustment of the programme of shipments.	111 112 113 114	Whether or not the option to cancel is exercised, no claim for damages, loss of charter or otherwise against the party responsible for any breach shall be prejudiced thereby.	172 173 174
If the Charterers have refused duly nominated tonnage more than three times, unless another number of times is provided in Box 23, then the Owners shall have the right of cancelling the remaining part of this Contract. Such right shall be exercised by written declaration and shall not be applicable to any vessels which have been validly nominated.	115 116 117 118 119	20. War Cancellation	175
Whether or not the Owners exercise any right under this Clause, no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	120 121	In the event of the outbreak of war, whether there be a declaration of war or not, between any two or more of the following countries: the People's Republic of China, France, the United Kingdom, the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and/or the countries, if any, stated in Box 26 either party may cancel this Contract.	176 177 178 179 180
17. Consequences of Cancelling for Late Arrival	122	21. Law and Arbitration	181
If the Charterers have exercised their option to cancel a voyage on three occasions, unless another number of times is provided in Box 24, they shall, on the next or any subsequent occasion, have the right to cancel the remaining part of this Contract, but no claim whatsoever they may have on the Owners shall be prejudiced thereby.	123 124 125 126 127	21.1. If agreed and stated in Box 27 this Contract shall be governed by English Law and any dispute arising out of this Contract shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.	182 183 184 185 186 187 188 189 190
18. Late Payment of Freight and Demurrage	128	21.2. If agreed and stated in Box 27 this Contract shall be governed by U.S. Law and all disputes arising out of this Contract shall be arbitrated at New York in the following manner:	191 192 193
18.1. <i>Interest</i> - Any freight or part thereof received after the due date shall bear interest at 2(two) per cent. per month or pro rata for part of a month.	129 130	One arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The arbitrators shall be commercial men. Such arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	194 195 196 197 198 199
Demurrage due or any part thereof received later than 15 days after the Charterers' receipt of the Owners' properly documented invoice shall bear interest at the same rate from the 16th day.	131 132 133	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. \$ 3,500.00 or amount as mutually agreed, the arbitration may be conducted in accordance with the Simplified Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc., if so desired by both parties.	200 201 202 203
18.2. <i>Guarantee</i> - In the case of any dispute on the amount of freight or demurrage due to the Owners and without prejudice to sub-clause 18.1., the Charterers shall provide a first-class bank guarantee for the disputed amount in lieu of payment, pending settlement of the dispute. The party eventually proven to have been in error shall bear the cost of such guarantee.	134 135 136 137 138	21.3. If agreed and stated in Box 27 any disputes arising out of this Contract shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 27 subject to the law and procedures applicable there.	204 205 206
18.3. <i>Suspension</i> - As long as any freight or undisputed demurrage under this Contract is due but not paid or not guaranteed as per sub-clause 18.2., the Owners shall not be obliged to:	139 140 141	If Box 27 is not filled in, sub-clause 21.1. of this Clause shall apply.	207
(i) nominate further tonnage hereunder;	142	21.4. Any dispute arising under a charterparty issued pursuant to this Contract shall be settled by arbitration according to the Arbitration Clause of the charterparty and failing such a clause, according to the applicable sub-clause 21.1., 21.2. or 21.3.	208 209 210 211
(ii) send any vessel to the loading port;	143	22. Commission	212
(iii) commence loading of any vessel.	144	The Owners shall pay commission on freight and deadfreight earned and paid at the rate indicated and to the party mentioned in Box 28.	213 214
Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall be paid by the Charterers to the Owners at the applicable demurrage rate.	145 146	No commission shall be paid under a charterparty issued pursuant to this Contract, unless Box 28 is filled in or unless otherwise specifically agreed in PART I.	215 216 217
18.4. <i>Cancelling</i> - If the Charterers have failed to pay freight or demurrage or to give a bank guarantee as per sub-clause 18.2. when such freight or demurrage is due, the Owners may give notice to the Charterers that unless they pay or provide a bank guarantee within 96 running hours of receipt of the Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining part of this Contract. This option to cancel must be exercised during the first 15 (fifteen) running days after the expiry of the 96 hours' delay, but shall cease to exist after actual payment, even if late.	147 148 149 150 151 152 153 154	23. Names and Addresses for Nominations/Notifications	218
18.5. <i>Liability</i> - Whether or not the Owners exercise their rights under sub-clauses 18.3. or 18.4., no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	155 156 157	Any nomination or notification shall be made by the Owners, respectively the Charterers, to the addresses stated in Boxes 29 and 30, respectively.	219 220
19. Interruption of Performance	158		
19.1. If the performance of this Contract or part of it is interrupted through any event whatsoever which cannot be avoided or guarded against by either party, the performance affected shall be suspended until the hindrance ceases to have effect.	159 160 161 162		
Quantities not carried by reason of any such interruption of performance cannot be demanded to be shipped nor to be carried afterwards.	163 164		
The performance shall not be resumed if it is evident that the effect of the hindrance will last until the end of the Contract period.	165 166		

Käll- och litteraturförteckning

OFFENTLIGT TRYCK

NU 1984:5	Nordiska köplagar
Prop. 1988/89:76	Om ny köplag
Prop. 1993/94:195	Om ny sjölag
SOU 1990:13	Översyn av sjölagen 2. Godsbefordran till sjöss, Stockholm 1990

LITTERATUR

Beck-Friis, Mårten	”Elektroniska konossement”, examensarbete, Lund 2001
Bernitz, Ulf	Kontraktsrätten, särskilt frågan om användning av standardavtal, i SvJT 2001 s.300-308
Bernitz, Ulf	Standardavtalsrätt, 6:e upplagan, Stockholm 1996
Blom, Birgitta m fl	Karnov. Svensk lagsamling med kommentarer, band 2, 3:e upplagan 1998/99
Boyd, Stewart C., Burrows, Andrew S. och Foxton, David	Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 20:e upplagan, London 1996
Falkanger, Thor, Hans Jacob, Bull och Brautaset, Lasse	Introduction to Maritime Law, Oslo 1998
Falkanger, Thor	Konsekutive reiser, i Arkiv for sjørett, band 8, s.1-243, Oslo 1965- 1967
Falkanger, Thor	Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter), i Arkiv for sjørett, band 5, s. 371-413, Oslo 1961-1964

Falkanger, Thor	Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985, MarLus nr 110, Oslo 1986
Falkanger, Thor	Kvantumskontrakter: kvantum, mislighold og force majeure, foredrag vid det 12:e nordiska sjörättsseminariet i Åbo 8-10 september 1986, publicerat i MarLus 144, s.19-40, Oslo 1987
Falkanger, Thor	Quantity Contracts: Transportation by Sea without Reference to a Named Vessel, i 21 Scandinavian Studies in Law, s. 65-92, Stockholm 1977 (baserad på Falkanger, <i>Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter)</i> , 1961-1964)
Gombrii, Karl Johan, Graver, Hans Petter, Landmark, Elisabet Ankarloo och Sandberg, Kirsten	Nordisk skipsfart under fremmed flagg, Oslo 1979
Gorton, Lars	Allmänt, i Variationer på ett obligationsrättsligt tema, s.11-15, Lund 1998
Gorton, Lars Ihre, Rolf	A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts, 2:a upplagan, London 1990
Gorton, Lars Ihre, Rolf Sandevärn, Arne	Befraktning, 3:e upplagan, 1989
Gorton, Lars	Befraktningsrätten i ett förmögenhetsrättsligt perspektiv, i Variationer på ett obligationsrättsligt tema, s.59-91, Lund 1998
Gorton, Lars	Obligationsrätten i ett internationellt perspektiv, i

	Variationer på ett obligationsrättsligt tema, s. 16-23, Lund 1998
Gorton, Lars Ihre, Rolf Sandevärn, Arne	Shipbroking and Chartering Practice, 5:e upplagan, London 1999
Gorton, Lars	Sjöhävning – hur särskild är den särskilda kontraktsrätten? i Festskrift till Birger Stuevold Lassen, s.369-380, Oslo 1997
Gorton, Lars	Transporträtt. En översikt, Stockholm 1996
Gram, Per	Fraktavtaler og deres tolkning, 4:e upplagan, Oslo 1977
Gram, Per	The Intertanko Charter Party Forms. Comments by Per Gram, Oslo 1980
Grönfors, Kurt	Allmän transporträtt, 5:e upplagan, Stockholm 1977
Grönfors, Kurt	Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, i SvJT 1988 s.181-202
Grönfors, Kurt	Fraktavtalet under etthundra år, Sjurättsföreningen i Göteborg, Skrifter 66, 1986
Grönfors, Kurt	Inledning till transporträtten, 2:a upplagan, Lund 1989 (bygger på <i>Allmän transporträtt</i> , 1977 men är enligt författaren en väsentligen nyskriven bok)
Grönfors, Kurt	Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gorton, Stockholm 1982
Grönfors, Kurt	Tidsfaktorn vid transportavtal, Sjurättsföreningen i Göteborg, Skrifter 47, Göteborg 1974
Grönfors, Kurt	Tolkning av fraktavtal, Sjurättsföreningen i Göteborg,

- Skrifter 67, 1989 (framställningens femte kapitel är också publicerat i Festskrift till Curt Olsson, s.69-75, Helsingfors 1989)
- Hellner, Jan Lagstiftning inom förmögenhetsrätten. Praktik, teori och teknik, Stockholm 1990
- Hellner, Jan Sjörätten och den allmänna kontraktsrätten, i Festskrift till Jan Sandström, s.169-183, Stockholm 1997
- Hellner, Jan Speciell avtalsrätt II. Kontraktsrätt. 1 häftet. Särskilda avtal, 3:e upplagan, Stockholm 1996
- Hellner, Jan Speciell avtalsrätt II. Kontraktsrätt. 2 häftet. Allmänna ämnen, 3:e upplagan, Stockholm 1996
- Håstad, Torgny Den nya köprätten, 4:e upplagan, Uppsala 1998
- Ihre, Rolf Kvantum-kontrakt – programmering av enskilda resor, föredrag vid det 12:e nordiska sjörättsseminariet i Åbo 8-10 september 1986, publicerat i Marfus 144, s.9-16, Oslo 1997
- Josefsson, Carl Lagstiftning eller självreglering? Olika aspekter på frågan om när och hur lagstiftningsinstrumentet bör användas, i SvJT 2001 s.206-218
- Kihlberg, Martin Reglering i en digitaliserad värld – några funderingar kring konvergensen av tele-, medie- och it-sektoreerna, examensarbete, Lund 2001
- Knoph, Ragnar Åndsretten, Oslo 1936
- Lauridsen, Svend Aage Kvantumskontrakter, föredrag vid det 12:e nordiska sjörättsseminariet i Åbo 8-10 september 1986,

- publicerat i MarIus 144, s. 3-5,
Oslo 1987
- Rodhe, Knut Obligationsrätt, Upplaga 1:3, Lund
1956
- Selvig, Erling The Freight Risk. A Comparative
Study in Contract and Maritime
Law, i Arkiv for sjørett, band 7,
Oslo 1965-1978
- Tiberg, Hugo Styckegodstransport enligt nya
sjölagen, i SvJT 1995, s.323-351
- Williams, Harvey Chartering Documents, 4:e
upplagan, London 1999
- Wilson, John F. Carriage of Goods by Sea, 4:e
upplagan, Harlow, England 2001

PUBLIKATIONER

- BIMCO's kommentarer till Volcoa The Baltic and International
Maritime Conference Standard
Volume Contract of Affreightment
For the Transportation of Bulk Dry
Cargoes Code Name "Volcoa" (cit.
BIMCO's kommentarer till Volcoa)
- Norges Rederiforbund, Augusti 1986 Momenter – Skipsfart og Offshore
- Nordisk Skipsrederforenings Shipments to be "Evenly Spread"
Medlemsblad nr 553 under COA – Differences in
Norwegian and English Law
- Nordisk Skipsrederforenings Shipments to be "Fairly Evenly
Medlemsblad nr 556 Spread" under COA

ÖVRIGT

- Telefonintervju med Operations Manager Klas Aspendal, Gorthon Lines,
Helsingborg, den 15 Juni 2001.
- Telefonintervju med Konsulent Marit Øverby, Norges Rederforbund, Oslo,
den 7 augusti 2001.
- Telefonintervju med Professor Thor Falkanger, Nordisk Institutt for sjørett,
Oslo, den 7 september 2001

Telefonintervju med Advokat Karl Johan Gombrii, Nordisk
Skipsrederforening, Oslo, den 11 september 2001

Rättsfall- och skiljedomsförteckning

SKANDINAVISKA

ND 1954 s. 749 HD, *Mimona*

ND 1960 s. 349 HD, *Lulu*

ND 1963 s. 91 Frosta, *Tercia*

ND 1971 s. 78 HD, *Josefina Thordén*

ND 1979 s. 156 SH, *Allto-Import*

ND 1982 s. 47 Sø- og Handelsretten i København, *Altavia*

NJA 1998 s. 448

ÖVRIGA

Compagnie d'Armement Maritime v. Compagnie Tunisienne de Navigation
[1971] A.C. 572

Panocean-Anco et al. V. Esso Chemical Arbitration, New York, 20th March
1981, Society of Maritime Arbitrators No. 1526

*Sanko Steamship Co. Ltd. and Other v. Eacom Timber Sales Ltd. (The Sanko
Iris and Sanko Venus)* (C.S.C.B.C.) [1987] 1 Lloyd's Rep. 487

*Caribbean Gold Ltd. and Fyffes Group Ltd. v. Reefer Express Lines Pty.
Ltd. and Reefkrit Shipping Inc. (The Kriti Rex)* (Q.B. (Comm. Ct.) [1996] 2
Lloyd's Rep. 171