Litteratur

D. RHIDIAN THOMAS & SIMONE LAMONT-BLACK (eds.), Current issues in freight forwarding: law and logistics, Oxford: Lawtext Publishing Limited, 2017, 568 s.

Inledning

Vissa avtalstyper som förekommer vid internationell handel är genomreglerade och utförligt diskuterade i litteraturen. Så är fallet t.ex. med köpeavtalet och de därmed sammanflätade transportavtalen till sjöss, på järn- och landsväg samt i luft, liksom försäkringsavtalen kring transporterna. Däremot finns det även internationellt sett endast rudimentär lagstiftning kring en viktig figur i samband med köp och transport, nämligen speditören.

Speditören har haft olika roller över tid och det har föranlett olika beskrivningar av speditörens roll. Enligt ett av de mera kända uttalandena om speditörens ställning, uppträder denne ”som en mellanmansrättens kameleont: han förändrar färg alltefter den juridiska omgivning, i vilken han har försatts” (se Grönfors & Hagberg, De nordiska speditionsvillkoren, 1963, s. 11 f.). Ansvarsreglerna i de nordiska speditörsbestämmelserna har anpassats till de olika roller i vilka speditören uppträder (se senast NSAB 2015). Sålunda kan man finna ansvarsregler för det fall speditören åtagit sig ansvar som dels transportör, dels förmedlare och dels lagerhållare.

Mot bakgrund av bristen på litteratur är det glädjande att det nu kommit en omfattade antologi på engelska kring den rättsliga regleringen av speditionsverksamhet under titeln *Current issues in freight forwarding: law and logistics*. Antologin innehåller artiklar som behandlats vid två internationella seminarier i Edinburgh och Antwerpen åren 2015 och 2016. Artiklarna är skrivna av experter inom området från ett stort antal europeiska länder vilket medger goda möjligheter till komparativa slutsatser.

Allmänt om innehållet

Bidragen i antologin innefattar ett antal rättsliga frågeställningar från skilda jurisdiktioner. Inledningsvis ges en överblick över centrala frågor där speditörens grundläggande roll diskuteras. Därefter klassificeras olika speditörer och de ansvarsformer som kan bli aktuella. Vidare ges utrymme för olika aspekter av domsrätt och lagval. Slutligen lämnas en utförlig länderöversikt beträffande den rättsliga regleringen i vissa länder. Här riktas sökljuset särskilt mot de olika nationella standardavtal som används på marknaden i dag. Glädjande nog är ett stort antal av författarna från de nordiska länderna och det nordiska standardavtalet presenteras på ett utförligt och lättillgängligt sätt.

Boken har försetts med ett antal bilagor avseende transportkonventionen och standardavtal vilket gör det lätt för den nyfikne att hitta grunddokumenten. Dessutom finns ett utförligt sakregister vilket underlättar att hitta i boken.

I denna anmälan är det inte möjligt att täcka alla bidrag i boken på ett så fullständigt sätt som de förtjänar. Däremot ska göras ett antal nedslag som kan inspirera till vidare läsning för en nordisk jurist.

Är regleringen av speditörsverksamhet tidsenlig?

Som en inledning till vad som komma ska, ger sig den numera bortgångne nestorn på området, professorn em. *Jan Ramberg*, i kast med frågan om regleringen av speditörsverksamheten är tidsenlig. Speditörens uppgifter har förändrats över tid. Traditionellt hjälpte speditören vid internationell handel till med bl.a. klarering, lagring och transport. Speditören uppträdde då endast som agent för kunden, och iklädde sig inte ansvar för egen räkning. Från denna ställning övergick speditören till att åta sig uppdrag i egen regi. I dag har många speditörer påtagit sig uppdrag av allehanda karaktär som krävs för att godset ska komma från ursprungs- till destinationsort. Speditören har på detta sätt övergått till att erbjuda logistiktjänster (logistics service provider).

Det som enligt Ramberg gör denna utveckling problematisk är främst de svårigheter som föreligger när det gäller att finna en för alla acceptabel internationell reglering för sjötransporter. Även om Förenta Nationernas konvention om avtal för internationella transporter av gods helt eller delvis till sjöss (de s.k. Rotterdamreglerna) från 2008 rensar bland en del svårförståeliga ansvarsregler, kvarstår problemen med förhållandet till konventioner som reglerar transportslagen järnväg, landsväg och flyg. Dessutom omfattar Rotterdamreglerna s.k. maritimt utförande part, som i vissa situationer utför logistiktjänster. Detta underlättar knappast möjligheterna att få till stånd en enhetlig reglering med bred internationell acceptans.

För Ramberg är lösningen på de rättsliga knepigheter som uppstår med de skilda tvingande regleringarna för olika transportslag, att begrava deras tvingande karaktär och göra dem dispositiva. Även om de existerande transportkonventionerna för varje transportslag föreskriver ett tvingande ansvar menar Ramberg att multimodala transportavtal och logistikavtal bör ses som ett avtal *sui generis*. På så sätt skulle sådana avtal inte träffas av de skilda tvingande konventionerna för unimodala transporter. Genom sitt synsätt anknyter Ramberg till ett känt uttalande av Lord Diplock i rättsfallet *The Hongkong Fir Shipping Company v. Kawasaki Kaisha Ltd.* [1961] EWCA Civ. 7, 1 Lloyd's Rep. 478 på s. 494): "The common law evolves not merely by breeding new principles but also, when they are fully grown, by burying their ancestors".

Speditören som agent eller transportör?

Efter den utmanande inledningsartikeln tar solicitor *P. M. Bugden* vid med ett mer klassiskt ämne. Bugdens frågeställning är om speditören är agent eller transportör. För att behandla det ämnet beskriver hon olika kategorier av avtal som speditören kan ingå. Till detta kommer andra anslutande arbeten som speditören kan åta sig, t.ex. de nämnda klarerings- eller lagringsuppdrag.

Därefter tas läsaren med på hur speditören agerar i olika typer av transporter. Här berörs sådana situationer som oceantrafik till sjöss, multimodala transporter och väg- och järnvägstransporter samt flygtransporter.

Bugdens slutsatser är att speditörens roll som agent eller transportör är relativt klar när det gäller transporter till sjöss, på järnväg och i luften.

Däremot blir bilden diffus när det gäller transporter på landsväg. Vid sådana transporter är hennes rekommendation att man får granska de faktiska förhållandena för att kunna avgöra vad parterna avsett med sitt avtal.

Nästa bidrag i antologin har författats av den holländske professorn *Frank Smeeles*. Han gör en komparativ undersökning av hur speditörens roll uppfattas i engelsk, fransk, holländsk och tysk rätt.

Den övergripande slutsatsen är föga förvånande att speditörens rättsliga ställning knappast kunde vara mer diversifierad. I tysk rätt finns en relativt omfattande och nyanserad lagstiftning av speditörsavtal. På andra sidan finns engelsk rätt som totalt saknar lagreglering och får lita till mellanmansrättsliga principer om inte avtalet avser transport. Detta är dock inte annorlunda från vad det brukar vara i kontraktsrätten; på kontinenten finner man relativt heltäckande lagstiftning medan man på andra sidan kanalen har att förlita sig på de principer som utbildats inom common law. Författarens förslag till lösning är att uppmuntra intensifierad forskning inom området.

I nästa bidrag tar adjungerade professorn *Wouter Verheyen* upp frågan om speditörens roll som transportformgivare. Vad som menas är att speditören inte bara åtar sig att ordna med transport utan också att välja den mest optimala kombinationen av transportslag. Frågan blir då vilket ansvar speditören har för eventuella fel i sitt val av transport.

Efter en genomgång av belgisk, engelsk, fransk, holländsk och tysk rätt konstaterar författaren att ansvaret kan falla under det som kallas för *commissionnaire de transport*. Detta institut finns i vissa av de olika rättssystem författaren undersöker, men har då olika syftningar. Även i svensk rätt betraktas speditören som en kommissionär i vid mening (se Svante O. Johansson, Kommissionslagen, 2017, s. 15). Kommissionären är i svensk rätt — liksom enligt belgisk rätt, men till skillnad från fransk rätt — huvudpart i avtalet med tredje man. Detta påverkar givetvis ansvarsfrågorna. Skadeståndsansvaret för en kommissionär är på samma sätt som för en transportör utformat som ett presumtionsansvar. Detta är ett relativt strängt ansvar. Artikelförfattaren menar därför att det är en fördel för transportformgivaren om han eller hon skulle betraktas som en speditör där ansvaret är grundat på vårdslöshet med rak bevisbörda. För nordisk rätts del, där NSAB i allmänhet används, är detta dock inte fallet. Enligt de bestämmelserna är det allmänna omsorgsansvaret också ett presumtionsansvar varför de skilda kategoriseringarna får mindre betydelse.

Diverse allmänna frågor om avtalet

I antologin behandlas även ett antal allmänna frågor som rör speditionsavtalet. I den första av dessa behandlar professorn em. *D. Rhidian Tomas* hur kommersiella avtal ska förstås. Undersökningen sker mot bakgrund av engelsk rätt. Här kan konstateras att utvecklingen har gått från en mycket stel tolkningsmetod av avtal utifrån ordalydelsen till en mer modererad approach som påminner om den som tillämpas i de nordiska länderna. Utgångspunkten är den naturliga och normala mening som ord kan sägas ha mot bakgrund av kommersiellt sunt förnuft. Det är då lätt att hålla med författaren om att tolkningsoperationen av kommersiella avtal varken är en konstart eller en vetenskap. Författaren vill sammanfatta tolkningsverksamheten med Lord Steyn i *Lloyd's v. Robinson [1999]* 1 WLR 756 på s. 763, där det framhålls: "in the process of interpreting the

meaning of the language of a commercial document the court ought generally to favour a commercially sensible construction".

I en annan artikel tar den norske professorn *Erik Røsæg* sig an problemet med s.k. free in free out-klausuler (FIO). Dessa går ut på att vissa av transportörens förpliktelser under transportavtalet, t.ex. lastning och lossning, utförs av varuägaren. Klausulerna har varit ifrågasatta mot bakgrund av att de internationella transportkonventionerna innehåller tvingande ansvarsregler för fraktföraren. Kan då parterna avtala att någon annan än transportören ska bära ansvaret för uppgiften?

I nordisk rätt har dessa klausuler i allmänhet godtagits och fraktföraren blir alltså fri från ansvar enligt principerna för parts medverkan (jfr t.ex. Svante O. Johansson, An outline of transport law, 2 ed. 2014, s. 56). I artikeln drar författaren, efter en undersökning av olika konventioner, slutsatsen att transportören i stor utsträckning är skyddad mot krav från lastsidan även om det inte har avtalats något i frågan. En köpare av varor mot dokument kan dock möta oväntade problem i det att han eller hon kan vara avskuren från rätt att framställa krav mot transportören på grund av fel i lastningshanteringen; det föreligger dock stora skillnader i regleringen beroende på vilket transportslag det är fråga om.

Avtalsrättsliga frågor tas upp också i en artikel av advokaten *Adry Poelsmans*. Här behandlas mellanmansrättsliga frågor samt, i anslutning till det, frågor om informationsskyldighet. Skyldigheten kan röra sådana saker som ändringar i transportvägar eller hinder av olika slag hos anlitade transportörer. Författaren konkluderar att denna informationsskyldighet kan komma oförutsedd och oväntat för speditören. Ansvaret ska därför inte underskattas. I artikeln rekommenderas speditören att föra in ansvarsbegränsningar i sina avtal.

Professorn *Simon Baughen* tar upp frågan om oskäliga avtalsvillkor i anslutning till transportavtal. Han fokuserar sin undersökning på engelsk rätt och konstaterar att transportmedhjälpare som hamnoperatörer och speditörer vid t.ex. lagring ofta friskriver sig från ansvar; det kan vara fråga om ansvarsbegränsningar till belopp eller i tid. Författaren framhåller att även sådana avtal bör prövas mot bestämmelser om oskäliga avtal. Normalt har sådana bestämmelser bäring på konsumentavtal, men författaren framhåller att även kommersiella avtal ska bedömas utifrån skälighet.

Inom transporträtten och kanske särskilt speditionsverksamhet har utvecklingen gått mot en ökad användning av mellanmän och underentreprenörer. Detta gör att det krävs särskilda åtgärder för att transporterna ska kunna utföras på ett kostnadseffektivt sätt utan höga transaktionskostnader. Om mellanmän och underentreprenörer finns kan frågor om regresskrav uppkomma. Är antalet sådana krav alltför högt kan man fråga sig om det inte kan leda till allvarliga störningar i affärerna. Dessa frågor behandlar Dr (iur) Simone Lamont-Black i sin artikel.

I artikeln framhålls att det krävs klara regler och förutsebarhet för att regresstvister ska kunna undvikas. Enligt författaren är rättsläget när det gäller regressfrågor inom transporträtten dock inte beskaffat på detta sätt. Den komplexa mixen av avtalsklausuler, inhemsk lag och tvingande internationella konventioner gör att frågorna ofta blir komplicerade.

En mycket speciell fråga tas upp av juristen *Arnold J. van Steenderen* när han tar sig an lastövervikt och felaktigt deklarerad vikt av containers. Bakgrunden är att det i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskonvention (SOLAS) ställs vissa tekniska krav på fartyg. Från år 2016 har man också infört krav på att befälhavaren ska deklarera den verkliga

vikten på en container för hamnoperatörer och lastplanerare. Om detta underlåts riskerar redaren eller befälhavaren både offentliga och privaträttsliga påföljder.

Jurisdiktion och lagval

Jurisdiktion och lagval är en paradgren inom den internationella transporträtten. Så givetvis också när en speditör är inblandad. Dessa frågor behandlas i tre artiklar i antologin som naturligt nog tar utgångspunkt i unionsrättens regler om behörig domstol (Bryssel I-förordningen) och lagval (Rom I-förordningen).

Dr *Johannes Schilling* behandlar jurisdiktionsfrågor. Efter genomläsning av bidraget står det helt klart att denna fråga kan ställa till ganska intrikata spörsmål vid utformande av speditionsavtalet. Har inget behörig stats domstolar valts av parterna får man falla tillbaka på de allmänna reglerna i Bryssel I-förordningen. Här ska talan mot en person som har hemvist i en medlemsstat väckas vid domstolen för uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser. När det gäller speditionsuppdrag som är tjänster, blir det domstolen i den ort i den medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts (artikel 7.1 b andra strecksatsen).

I anslutning till jurisdiktionsfrågorna går lektorn *Verònica Ruiz Abou-Nigm* igenom bruket av prorogationsklausuler i speditionsavtal. Hon påvisar att nämnda klausuler förekommer i stor omfattning internationellt sett. Klausulerna tas in i avtalen i syfte att skapa klarhet i jurisdiktionsfrågor. Slutsatsen av undersökningen är dock att den klarhet som eftersträvas långt ifrån alltid uppnås.

Som professor *Cécile Legros* påpekar i sitt bidrag till antologin kan det upp¬stå komplexa frågor när det gäller att bestämma tillämplig lag på ett transportavtal som slutits under medverkan av en speditör. Till viss del bidrar vissa otydligheter i unionsrätten till dessa svårigheter.

Som exempel tar författaren rättsfallet *Haeger & Schmidt*, C-305/13, EU:C:2014:2320, vilket just rörde lagval för speditionsavtal. Den första frågan som domstolen svarade på var om reglerna om certeparti avgör lagvalet också för transportavtal som ingåtts av en speditör som uppträder som en kommissionär. Svaret är att Romsystemet för lagval är tillämpligt på ett speditionsavtal uteslutande när huvudsyftet med avtalet är transport i egentlig mening av det aktuella godset, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera.

Den andra frågan var om ett sådant avtal kunde betraktas som ett transportavtal enligt lagvalsreglerna. Domstolen svarade på denna frågan på så sätt att den lag som är tillämplig på ett avtal om godstransport — om den inte kan fastställas med tillämpning av de särskilda bestämmelserna — ska fastställas genom att tillämpa den allmänna lagvalsbestämmelsen i reglerna, vilket innebär att den lag som ska tillämpas på avtalet är lagen i det land till vilket avtalet har närmast anknytning.

Tredje frågan var om transportavtal som ingåtts av en speditör som uppträder som en kommissionär ska falla under presumtionsregeln för lagval, dvs. ska lagvalet för det första speditionsavtalet också styra lagvalet för det andra avtalet (transportavtalet). Domstolens svar blev att för det fall att det har gjorts gällande att ett avtal har närmare anknytning till ett annat land än det land vars lag ska tillämpas i enlighet med presumtionen, ska nationella domstolen jämföra det avtalets anknytning till dels det land vars lag ska tillämpas i enlighet med presumtionen, dels det andra berörda landet. Domstolen ska därvid beakta samtliga omständigheter och däri-

bland förekomsten av andra avtal som har samband med det aktuella avtalet.

Detta rättsfall är inte så lätt att förstå den rätta innebörden av och det har också blivit omdiskuterat. Professor Legros slutsats är att EU-domstolens dom kommer lägligt i den debatt som förekommer i unionen. Domstolens ställningstagande bevarar vissa särdrag hos speditionsavtalet i förhållande till transportavtalet och lämnar anvisningar om hur man bör se på sådana frågor vid den nationella domstolen.

Länderöversikter

I antologin finns även ett antal artiklar som redovisar hur reglerna kring speditionsuppdrag är utformade i olika europeiska länder.

Sålunda beskriver professorn *Nicoletta Radionov* de födslovåndor som föregick lagstiftningen av internationella vägtransporter i kroatisk rätt. Vidare beskriver Rechtsanwälte *Detlef Neufant* och *Hubert Valder* de senaste tyska speditörsvillkoren (ADSp 2017). Också det nordiska standardavtalet (NSAB 2015) presenteras på ett utförligt och gediget sätt av advokaterna *Henrik Thal Jantzen* och *Tine Fomsgaard*. Framställningen i denna del är särskilt intressant för den nordiska läsekretsen. Slutligen presenterar principalen *Helen Noble* de irländska villkoren och hur dessa inkorporeras i avtal.

Sammanfattande omdöme

Transportverksamheten vid internationell handel är omfattande och komplicerad. Det krävs en hel del av den som vill ge sig in i det rättsliga regelverket för sådan verksamhet. Den här anmälda boken, *Current issues in freight forwarding: law and logistics*, kan hjälpa till med förståelsen av systemet och utgör ett mycket välkommet tillskott till litteraturen kring transport- och speditörsverksamhet. Många frågor inom den allmänna kontraktsrätten och processrätten berörs också på ett utförligt och initierat sätt. Mot den bakgrunden föreställer jag mig att boken kan vara av intresse inte bara för transporträttsjurister.

Svante O. Johansson