

JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Hanne Aarsheim

Direktkrav vid 3PL-samarbeten
- köparens möjligheter att hålla logistikern direkt
ansvarig

Examensarbete
20 poäng

Hans Jacob Bull
Lars Gorton

Avtalsrätt

VT 2003

Innehåll

FÖRORD	2
FÖRKORTNINGAR	3
1 INLEDNING	5
1.1 Introduktion	5
1.2 Bakgrund till ämnets aktualitet	5
1.2.1 Tredjepartslogistik – vad är det?	5
1.2.2 Utvecklingen på logistikmarknaden	7
1.3 Trepartsrelationen och dess parter	9
1.4 Syfte och problemställning	11
1.5 Avgränsning	12
1.6 Metod och material	13
1.7 Disposition	14
2 KÖPEAVTALET	16
2.1 Inledning	16
2.2 Köpets avtalsparter	17
2.3 Vilket ansvar har säljaren för självständiga kontraktsmedhjälpare?	18
2.4 Relevanta avtalsvillkor	19
2.4.1 Inledning	19
2.4.2 Leveransvillkor	20
2.4.3 Dröjsmålsansvaret	21
2.4.4 Ansvar för fel och garantier	23
2.4.5 Produktansvarsklausuler	26
2.4.6 Befrielsegrunder	26
2.5 Blandade avtal	29
2.6 Bakgrunds rätt	30
3 LOGISTIKAVTALET	33
3.1 Inledning	33
3.2 Avtalsparter	33

3.3 3PL-avtalens utformning och innehåll	35
3.3.1 Inledning	35
3.3.2 Avtalets utformning	35
3.3.3 Bakgrund till och syfte med avtalet	36
3.3.4 Kvalitets- och tidskrav för de värdeskapande kringtjänsterna	37
3.3.5 Ansvarsbestämmelser	38
3.4 NSAB 2000	41
3.4.1 Inledning	41
3.4.2 Speditörens ansvar gentemot uppdragsgivaren	43
3.4.3 Hur blir NSAB avtalsinnehåll?	45
3.4.4 NSAB:s tillämplighet på tredjepartslogistiksamarbeten	49
3.4.5 Kommentar till NSAB som avtalsinnehåll vid 3PL-samarbeten	50
3.5 Bakgrunds rätt	51
4 EN INTRODUKTION TILL DIREKTKRAVETS PROBLEMATIK	55
4.1 Inledning	55
4.2 Begreppet direktkrav	55
4.3 Varför kan direktkrav bli aktuellt?	56
4.4 Huvudregel – avtals subjektiva begränsning	58
4.5 De klassiska ansvarsgrunderna	59
4.5.1 Inledning	59
4.5.2 Utomobligatoriskt ansvar	60
4.5.2.1 Köparen har drabbats av produktskada	62
4.5.3 Inomobligatoriskt ansvar	64
4.5.3.1 Inledning	64
4.5.3.2 Fordringsöverlåtelse	65
4.5.3.3 Hoppande regress	66
4.5.3.4 Tredjemansavtal	67
4.6 Konkurrerande ansvarsgrunder	67
4.7 Vilken betydelse får kvalificeringen av kravet som utomobligatoriskt respektive inomobligatoriskt för logistikerns ansvar?	69
4.7.1 Ren förmögenhetsskada	70
4.8 Utvecklingstendenser i Norden	72
4.8.1 Inledning	72
4.8.2 Sverige	72
4.8.3 Norge	73
4.8.4 Danmark	75
5 FINNS DET EN RÄTT TILL DIREKTKRAV VID 3PL-SAMARBETEN?	78
5.1 Inledning	78
5.2 Transporttjänsten	79
5.3 Lagringstjänsten	80

5.4	De värdeskapande kringtjänsterna	81
5.5	Argument för direktkrav	82
5.5.1	3PL-avtalet som ett trepartsavtal	82
5.5.2	Avtalens och kravens sammankoppling	83
5.5.3	Vetskap och insikt	84
5.5.4	Direkt kontakt	85
5.6	Direktkravets innehåll	85
5.6.1	Utgångspunkt	86
5.6.2	Jurisdiktions- och skiljedoms klausuler	87
5.6.3	Reklamationsbestämmelser	88
5.6.4	Preskription	89
5.6.5	Ansvarsbegränsningar	90
5.6.6	Påföljder	90
5.7	Tredjepartslogistikerns rätt till kvittning	91
6	AVSLUTANDE KOMMENTARER	93
	LITTERATURFÖRTECKNING	96
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	102

Förord

Denna uppsats skrev jag under min tid som vitenskapelig assistent vid Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo, 2002-2003. Den lämnades in som ett 20-poängs examensarbete för juris kandidatexamen vid Lunds Universitet vårterminen 2003.

Jag vill rikta ett generellt tack till alla anställda vid Nordisk institutt for sjørett för en trevlig och intressant tid. Jag vill särskilt tacka min handledare professor dr. juris Hans Jacob Bull för en konstruktiv och inspirerande handledning. Jag vill också tacka professor juris dr. Lars Gorton vid Lunds Universitet för värdefulla kommentarer i uppsatsens slutskede. Ett stort tack går också till bibliotekarie Kirsten Al-Araki vid Nordisk institutt for sjørett, som har varit till stor hjälp i mitt sökande efter källor.

Till slut vill jag också tacka Monika Blomstedt och Anders Eriksson för många roliga stunder på och utanför institutet.

Lund, maj 2003

Hanne Aarsheim

Förkortningar

AB 92	Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings-, och installationsentreprenader
CIF	Cost Insurance Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid to
CISG	Convention on Contracts for the International Sale of Goods
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CPT	Carriage Paid To
DDP	Delivered Duty Paid
DDU	Delivered Duty Unpaid
FAL	Lag (1927:77) om försäkringsavtal
FCA	Free Carrier
4PL	Fjärdepartislogistik
FOB	Free On Board
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt(en)
IML 92	Allmänna leveransbestämmelser för instrumentering, mätteknik och komponenter
JFT	Tidskrift utgiven av juridiska föreningen i Finland
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NH	Norges Høyesterett
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv, avd I
NL 92	Allmänna leveransbestämmelser för leverans av maskiner samt annan mekanisk och elektrisk utrustning inom och mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige
NSAB	Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser
NU	Nordisk utredningsserie
SDR	Special Drawing Rights

OSRA	The Ocean Shipping Reform Act
Ot. prop.	Odelstingsproposisjon (Norge)
PAL	Produktansvarslagen (1992:18)
Prop	Proposition
Rt	Norsk Retstidene
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TfR	Tidskrift for rettsvitenskap
TR	Tingsrätt(en)
3PL	Tredjepartslogistik
UfR	Ugeskrift for Retsvæsen. Afdeling A. Domssamling (H = Højesteretsdomme, V och Ø = Vestre respektive Østre Landsrets domme)
UfR B	Ugeskrift for Retsvæsen. Afdeling B. Juridiske afhandlinger m.m.
UNIDROIT	Institut international pour l'unification du droit privé

1 Inledning

1.1 Introduktion

En tendens på dagens transportmarknad tycks vara att produktion och transporter alltmer flyter samman. Antalet kunder som söker någon som är kapabel att påta sig att organisera logistiken för en hel industrikoncern och kanske till och med delta i produktionen av varor växer, medan de kunder som efterfrågar några enstaka strötransporter från A till B blir färre¹. Denna typ av mer heltäckande transporttjänster benämns ofta tredjepartslogistik (3PL) och här intar den traditionelle speditören en viktig roll. Speditören har idag blivit en logistiker som träder in i relationen mellan säljare och köpare, där han spelar en viktig roll. I och med att speditörens verksamhet kommit att omfatta allt fler tjänster kan man ställa sig frågan vilka de juridiska effekterna av en dylik utvidgning av speditörens tjänsteuppdrag blir. Den fråga som kommer att stå i fokus i denna uppsats är om denna utvidgning av speditörsuppdraget kan komma att resultera i ett direkt ansvar för speditören/logistikern gentemot köparen.

1.2 Bakgrund till ämnets aktualitet

1.2.1 Tredjepartslogistik – vad är det?

Tredjepartslogistik kan beskrivas på många olika sätt och det finns många uppfattningar om vad det egentligen är. Det finns ingen typisk tredjepartslogistiker utan begreppet är flytande. Begreppet användes först i ekonomiska sammanhang och det finns ett stort antal artiklar i ekonomiska

¹ Se Schelin, En "Overriding Regime" – finns det ett behov?, s. 2.
<http://www.juridicum.su.se/transport/Main/sframep.htm>

tidsskrifter som behandlar fenomenet. Tredjepartslogistik förkortas ofta 3PL, vilket står för *Third Party Logistics*.

Tredjepartslogistik innebär att en tredje part går in i relationen mellan två parter och tar över olika funktioner som kunden tidigare har ansvarat för själv. I dag erbjuds ett brett spektra av värdeskapande tjänster. De vanligaste tjänsterna är emellertid fortfarande transport och lagring. Om lagring och transporter representerar den ena ytterkanten av begreppet, så utgör fullständig logistikstyrning med ett totalt ansvar för att organisera hela materialflödet den andra. Exempel på ytterligare tjänster som kan erbjudas inom tredjepartslogistik är: upplockning, packning, ordermottagning, adressering, prismärkning, fakturering, montering², anpassning³ och installation⁴. Många av dessa värdeskapande tjänster utfördes traditionellt inte av logistiktjänsteföretag, men så länge en tjänst tillför ett värde torde utvecklingen mot mer och mer sofistikerade tjänster fortsätta.

Det är industrins fokusering på kärnverksamheten som har medfört att valda funktioner outsourcats⁵ till speditorsfirmor. Det är rimligare och mer kostnadseffektivt att köpa dessa tjänster av specialister (tredje part). Speditörerna har ofta mer erfarenhet och kan skapa skräddarsydda lösningar åt sina kunder. Branschen är väldigt dynamisk och det erbjuds hela tiden mer kompletta lösningar för kunden. En annan stor fördel med att använda logistiktjänsteföretag är att svängningar i efterfrågan på marknaden lättare kan fångas upp av logistiktjänsteföretaget.⁶ En annan anledning till att ta in en tredje part i logistikkedjan kan vara att kunden vill minska användningen av egna resurser och därmed erhålla ökad flexibilitet och riskspridning. Även kundernas krav på service och ökad konkurrens är viktiga skäl.⁷

² Slutmontering utifrån varje enskild kunds beställning innebär att färre varianter av slutprodukten behöver lagras.

³ Det kan röra sig om anpassning av utländska produkter till lokala förhållanden och regler.

⁴ I samband med distribution kan produkten behöva installeras och igångsättas.

⁵ Den svenska översättningen är utkontrakterats. Det engelska ordet outsourcing är en sammanslagning av orden outside och resourcing.

⁶ Se Tarkowski m.fl., Transportlogistik, s. 136ff.

⁷ Se Rosén, Tredjepartslogistik i svensk industri: en kartläggning, s. 14 och s. 19.

Det kan finnas flera parter i samarbetet, vilket kan resultera i *fjärdepartslogistik* (4PL)⁸. En del anser dock att begreppen tredjepartslogistik och fjärdepartslogistik betyder samma sak. På Linköpings universitets hemsida för forskning om logistik⁹ kan man läsa att begreppet fjärdepartslogistik enbart är ett modeord och att det egentligen betyder samma sak som tredjepartslogistik. På samma sida anges definitionen av tredjepartslogistik på följande sätt: ”Tredjepartslogistik innebär att ett paket av flera olika logistiktjänster utkontrakteras i ett nära och långsiktigt samarbete mellan en tjänsteköpare och en extern tjänsteproducent.” Jag har valt att använda mig av begreppet tredjepartslogistik, då detta är det begrepp som är vanligast förekommande på marknaden.

1.2.2 Utvecklingen på logistikmarknaden

Branschen för tredjepartslogistik är relativt ung och expansiv. Den utvecklas mycket snabbt i takt med bland annat utvecklingen av ny informationsteknologi. Andra förklaringar till att marknaden för tredjepartslogistik hela tiden ökar är avregleringen av transportmarknaden¹⁰, globaliseringen och det ökande konkurrenstrycket. Det är framförallt efterfrågan på de mer avancerade tjänsterna som ökar.

Många av de logistiktjänsteföretag som finns idag, såsom Danzas ASG, Schenker BTL, DFDS och MAERSK, har ett ursprung som rena transport- eller speditörsföretag. Speditörens arbetsfält var historiskt sett begränsat till transportförmedling och omlastningsuppdrag, samt i viss mån även lagring av gods. Efter hand började speditören även framträda som transportör med

⁸ Begreppet 4PL har registrerats som ett varumärke av konsultföretaget Andersen Consulting, nuvarande Accenture.

⁹ <http://infoweb.unit.liu.se/eki/logistik/forskning/tpl/tpl-begrepp>

¹⁰ 1996 avreglerades marknaden för godstransporter på järnväg i Sverige och SJ blev av med sitt monopol.

ett självständigt fraktansvar¹¹. Det är av vikt för bland annat omfattningen av speditörens ansvar för godsskada att avgöra om speditören ingått transportavtalet som förmedlare eller som transportör. Är speditören endast förmedlare kan han inte hållas ansvarig om han uppfyllt sin plikt att välja lämplig transportör. Om han däremot ingått avtalet i egenskap av transportör har han ett personligt ansvar för fullgörandet av transporten och ansvarar även för de personer han eventuellt anlitat för att utföra transporten, det vill säga undertransportörer.

I dag är det vanligt att en speditör eller ett annat logistiktjänsteföretag går in i relationen mellan varuproducent och kund och hanterar inte enbart transportfunktionen utan även andra logistiska funktioner, till exempel plockning, packning, slutmontering med mera¹². Efterfrågan på sådana mer kvalificerade logistiktjänster är stor och företagen har varit tvungna att anpassa sig.

Det anses att företeelsen tredjepartslogistik uppstod i Europa. Fortfarande är tredjepartslogistik mer utbredd i Europa än i USA. Att användningen av tredjepartslogistik är omfattande och växande på båda kontinenterna råder det dock inga tvivel om.¹³ Trenden i dag går mot att fler och fler mindre speditörer försvinner, antingen för att de blir uppköpta av en större firma eller för att de inte överlever konkurrensen. Kvar finns ett antal stora och ofta gränsöverskridande firmor. De mindre företag som finns kvar överlever genom att bli underleverantörer till större grupperingar eller genom att specialisera sig på en bransch och bli så kallade nischaktörer.¹⁴

Sett från speditörernas synvinkel innebär utvecklingen att de måste specialisera sig mer på tredjepartslogistik och vara beredda att erbjuda fler

¹¹ Se Grönfors, Inledning till transporträtten, s. 27 och Ramberg, Spedition och fraktavtal, s. 1.

¹² Se Tarkowski m.fl., Transportlogistik, s. 132 och <http://www.fraktarna.se>.

¹³ Se Gooley i Logistics Management 3/1997 s. 112.

¹⁴ Jfr Schelin, En "Overriding Regime" – finns det ett behov?, s. 2.

värdeskapande tjänster för att uppfylla kundernas krav och förväntningar. Speditionsföretagens aktiviteter har kommit att bli mer och mer inriktade på att utnyttja den tid när produkten stoppas upp till att utföra värdeskapande tjänster och utvecklingen visar att speditionsföretagen får en allt större roll i produktionsprocessens slutskede.¹⁵ Produktionen och distributionen blir mer och mer integrerad, vilket har medfört stora utvecklingsmöjligheter för speditionsföretagen.

I dag är det inte efterfrågan på tredjepartslogistik som saknas. Det som hämmar utvecklingen av tredjepartslogistiken är istället bristen på kompetens hos logistiktjänsteföretagen. Även om de tjänster kunden efterfrågar rent faktiskt också erbjuds är det inte alla gånger tjänstens kvalitet är tillfredsställande. Ett annat problem man kan se är den geografiska täckningen. Det som efterfrågas är ett företag som kan erbjuda service över hela världen, lika bra service som ges inom ett lands nationella gränser. En ytterligare förutsättning för ett lyckat tredjepartslogistiksamarbete är att IT-samordningen mellan tredjepartslogistikern och kunden fungerar.¹⁶

1.3 Trepartsrelationen och dess parter

För att man lättare skall förstå vilka problem som kan uppstå i och med ett 3PL-samarbete och vilka de olika parterna som är inblandade har för roll/roller skall jag här kort presentera trepartsrelationen och dess parter.

3PL-samarbeten sker mellan antingen ett köpande företag eller ett säljande företag och en logistiker. I denna uppsats kommer jag att förutsätta att det är ett säljande företag som ingått avtal med logistikern. Logistikerns roll i ett sådant samarbete är att utföra olika aktiviteter mellan en säljare och en köpare. Dessa aktiviteter har jag delat upp i tre moment; transport,

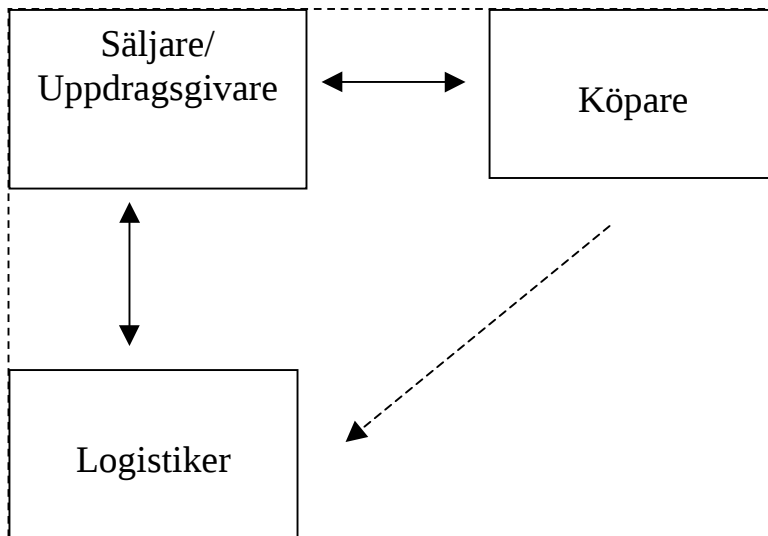
¹⁵ <http://www.wilsonlog.com> och Ivarsson i Transportjournalen 4/1997 s. 37.

¹⁶ Jfr Ivarsson i Transportjournalen 4/1997 s. 36f.

lagerhållning och värdeskapande kringtjänster. För att ett behov av att anlita en logistiker skall uppstå måste en omsättning av varor ske. Den primära relationen i logistikkedjan är därför den mellan en säljare och en köpare; mellan dessa två parter finns ett köpeavtal.

Beroende på i vilket rättsförhållande parterna befinner sig uppträder de i olika roller. I förhållande till logistikern är säljaren uppdragsgivare och i förhållande till köparen är han just säljare. Logistikern och köparen är tredje män i förhållande till varandra. Säljaren är part i både köpeavtalet och logistikavtalet, medan de andra aktörerna bara är parter i ett av de två avtalen. Mellan logistikern och köparen finns således ingen traditionell avtalsrättslig relation. För den fråga som skall undersökas i denna uppsats får detta betydelse eftersom huvudregeln i svensk rätt är att avtal bara får verkningar i förhållande till kontraktsparterna. Utgångspunkten är således att enbart säljaren ansvarar för kontraktsbrott gentemot köparen.

Termerna säljare och uppdragsgivare används för att beteckna samma person, vilken term som används beror på sammanhanget. För att beteckna logistikern kommer jag att använda mig av beteckningen logistiker eller tredjepartslogistiker, endast i det avsnitt som handlar om NSAB kommer jag att använda beteckningen speditör. Det är för att följa terminologin i NSAB som beteckningen speditör används i det avsnittet.



1.4 Syfte och problemställning

På många områden härskar en betydlig osäkerhet vad gäller rätten att göra krav gällande gentemot annan än kontraktspart. Denna uppsats syftar till att bringa ordning i situationen när det gäller en köpares rätt att rikta krav direkt mot en tredjepartslogistiker; mellan dessa två parter finns inget traditionellt avtalsförhållande. Tyngdpunkten i framställningen kommer att ligga på relationen mellan tredjepartslogistikern och köparen och då i synnerhet på direktkravsproblematiken. Olika frågeställningar aktualiseras i samband med denna problematik, såsom vilka olika ansvarsgrunder ett direktkrav kan baseras på och frågan om man kan frångå de klassiska ansvarskonstruktionerna och låta direktkravet vila på en mer självständig grund.

När man skall avgöra om logistikern kan hållas direkt ansvarig gentemot köparen kommer avtalsförhållandena mellan logistikern och uppdragsgivaren respektive mellan säljaren och köparen att få stor betydelse. Frågor som uppstår i relation till dessa avtal är dels vilka bestämmelser det är i avtalen som kan få betydelse för rätten till direktkrav, dels vad det är

som skall anses utgöra avtalsinnehåll i relationen mellan köparen och tredjepartslogistikern.

Eftersom parterna i logistikavtalet fortfarande i stor utsträckning hänvisar till NSAB¹⁷ som avtalsinnehåll uppstår också frågor i relation till detta standardavtal. Frågorna rör såväl NSAB:s tillämplighet på de nya icke-transportrelaterade tjänsterna som problemet med hur NSAB blir avtalsinnehåll vid ett 3PL-samarbete.

Transporträtten är till stor del styrd av tvingande lagstiftning, men i och med utvecklingen mot 3PL har det uppstått ett stort utrymme för avtalsfrihet, eftersom många av de nya tjänsterna som kan ingå i uppdraget inte är transportrelaterade och därmed regleras av dispositiva regler. En fråga som skall besvaras är då vilka dessa dispositiva regler är, som kan bli tillämpliga om inte avtalsparterna själva har utnyttjat sin avtalsfrihet och reglerat tjänsterna genom individuella avtalsvillkor.

1.5 Avgränsning

Denna uppsats ämnar inte ge någon heltäckande bild av vare sig själva fenomenet 3PL eller de juridiska spörsmål som är förbundna med ett sådant uppdrag. Då jag valt att behandla frågan om det kan finnas en rätt till direktkrav i samband med 3PL-samarbeten kommer många intressanta frågor att antingen lämnas helt utanför framställningen eller bara beröras mycket kort.

Jag kommer genomgående i uppsatsen att utgå från att logistikern uppträder i eget namn och inte såsom förmedlare, då detta är den mest praktiska situationen. De situationer där logistikern enbart uppträder såsom förmedlare av tjänster kommer jag således inte att behandla.

De problem som kan uppstå i samband med försäkring av logistikerns verksamhet kommer jag heller inte att beröra. Problem kan uppstå här, eftersom försäkringsskyddet traditionellt har varit starkt kopplat till ansvaret enligt NSAB. Bedömningen av huruvida de nya icke-transportrelaterade tjänsterna som kan ingå i uppdraget skall omfattas av NSAB kommer därför att få betydelse även för försäkringsskyddet.

Då logistikern kan komma att utföra många olika tjänster inom ramen för ett 3PL-uppdrag innebär detta att många olika rättsregler kommer att bli tillämpliga. Det kan till exempel vara avtalat att logistikern skall ombesörja transport ut till kunden från lagret. Logistikern kan sedan ha åtagit sig att installera varan hos kunden och i vissa situationer även utbilda köparens personal i hantering av den aktuella produkten. I sådana situationer måste man ta ställning till när de tvingande transporträttsliga reglerna skall tillämpas och när andra dispositiva regler i stället reglerar uppdraget. Här skapas en gråzon mellan transporträtt och köprätt där många frågor kan uppstå. Denna gränsdragning kommer jag dock inte att beröra i någon större utsträckning då den inte får någon större betydelse för min frågeställning.

Framställningen avgränsas slutligen också till att framförallt spegla hur man skulle kunna se på en rätt till direktkrav vid 3PL-samarbeten i Sverige. Utvecklingen i Danmark och Norge vad avser inställningen till direktkrav kommer dock också att belysas, uppsatsen får därför ett till viss del komparativt innehåll.

1.6 Metod och material

Metoden i denna uppsats har främst varit rättsdogmatisk, det vill säga studier av rättsområden genom lagar, förarbeten, rättspraxis och doktrin. Då fenomenet tredjepartslogistik inte är behandlat i den juridiska litteraturen, men däremot i den ekonomiska, så har en stor del av studierna avseende just

¹⁷ Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser.

denna företeelse inriktats på den ekonomiska litteraturen. Det finns ingen lagstiftning som är direkt tillämplig på 3PL-samarbeten utan de viktigaste rättskällorna blir avtalsparternas individuella avtal. Då det visat sig vara mycket svårt att få tillgång till några 3PL-avtal som använts i praktiken¹⁸ bygger kapitel 3 till stor del på egna antaganden och den litteratur som varit tillgänglig. Även analysen i kapitel 5 bygger till stor del på mina egna tankegångar, då direktkravsinstitutet är knapphändigt behandlat i svensk litteratur¹⁹.

Det material som använts har främst bestått av svenska, norska och danska böcker i avtalsrätt och transporträtt. Ett antal artiklar från såväl svenska som internationella tidsskrifter har också bidragit med värdefull information. Förutom en litteraturstudie har jag också fått information och upplysningar genom rundringning till olika logistikföretag som erbjuder tredjepartslogistiklösningar och genom samtal med jurister som arbetar med transporträtt. Även de olika logistikföretagens hemsidor har tjänat som informationskällor.

1.7 Disposition

Framställningen kommer, som nämnt ovan, att fokusera på den trepartsrelation som uppstår mellan tredjepartslogistikern, säljaren och köparen och det är då framförallt relationen mellan logistikern och köparen som är av intresse. För att läsaren skall erhålla en helhetsbild av den trepartsrelation som uppkommer i samband med ett 3PL-samarbete kommer de två första kapitlen att presentera de avtal som ligger till grund för samarbetet. Innehållet i dessa avtal är betydelsefullt dels för att avgöra frågan om en rätt till direktkrav för köparen skall kunna erkännas, dels för

¹⁸ Dessa avtal anses utgöra företagshemligheter och lämnas därmed inte ut.

¹⁹ I Zackariassons avhandling har begreppet direktkrav definierats (s. 31-40) på ett sådant sätt att många situationer hålls utanför definitionen av begreppet och därmed också utanför framställningen. Detta medför att avhandlingen har fått en till viss del begränsad betydelse för min uppsats, då jag inte har utgått från en så skarp definition av begreppet. En del av de

att avgöra omfattningen av ett sådant direktkrav. Efter denna presentation av avtalen och dess villkor kommer det i kapitel 4 att redogöras för vilka problem som är förbundna med en rätt till direktkrav och på vilka olika sätt logistikern kan hållas direkt ansvarig gentemot en köpare. I kapitel 5 kommer sedan frågan om huruvida det kan finnas en mer självständig rätt till direktkrav att besvaras, samt vilket innehåll ett sådant krav kan få och möjligheten till kvittning. I kapitel 6 skall jag slutligen komma med några avslutande kommentarer.

frågeställningar som aktualiseras i denna uppsats är således inte behandlade i Zackariassons avhandling.

2 Köpeavtalet

2.1 Inledning

Köpeavtalet utgör den ena sidan av den rättsliga trekant som skall beskrivas. Det som är intressant att titta på i köpeavtalet är de avtalsvillkor som får betydelse för alla tre berörda parter, det vill säga säljare, köpare och logistikern. I detta avsnitt skall jag därför redogöra för de avtalsvillkor som kan komma att påverka relationen mellan köparen och logistikern och därmed spela roll för frågan om direktkrav. En annan fråga i detta sammanhang är i vilken utsträckning köpeavtalet får betydelse för direktkravets innehåll. Denna fråga och frågan om hur självständigt direktkravet egentligen kan anses vara diskuteras i kapitel 5 och inte här. I detta avsnitt skall endast de för direktkravet relevanta avtalsvillkoren tas upp till behandling, för att tydliggöra hur kringliggande avtal kan påverka rätten till direktkrav och direktkravets innehåll. Detta kapitel, tillsammans med kapitel 3 om logistikavtalet, syftar till att förse resten av framställningen med en ram som man sedan kan anknyta till när frågan om direktkravets självständighet och innehåll skall avgöras.

Eftersom uppsatsen handlar om köparens rätt till direktkrav gentemot logistikern och inte tvärtom så kommer jag att fokusera på de avtalsvillkor som behandlar situationen att säljaren eller logistikern har begått ett kontraktsbrott. En första förutsättning för att köparen skall ha rätt till direktkrav måste nämligen vara den att logistikern har begått ett kontraktsbrott gentemot uppdragsgivaren och att detta kontraktsbrott i sin tur medfört att säljaren begått ett kontraktsbrott gentemot köparen. Denna situation uppstår när säljaren har utkontrakterat någon eller några av sina förpliktelser enligt köpeavtalet till en logistikern. I förhållande till köparen är

det i en sådan situation fortfarande säljaren som i första hand kan hållas ansvarig och som köparen kan rikta sina krav gentemot²⁰.

När jag kommenterar de relevanta avtalsvillkoren tar jag min utgångspunkt dels i köplagen och den internationella köplagen (CISG), dels i några av de på köprättens område mest vanligt förekommande standardavtalen i Sverige. Dessa standardavtal är NL 92, "Allmänna bestämmelser för leveranser av maskiner samt annan mekanisk, elektrisk och elektronisk utrustning inom och mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige", ORGALIME S 2000, "General Conditions for the Supply of Mechanical, Electrical and Associated Electronic Products", IML 92, "Allmänna leveransbestämmelser för instrumentering, mätteknik och komponenter", ICC Model International Sale Contract, ICC Publication No. 556 som används vid köp av varor på det internationella området och Avtal 90 som används vid leveranser av datorer och programvara i system. Inget av de standardavtal som finns på marknaden lämpar sig särskilt väl som underlag för ett köpeavtal där säljaren använder sig av en tredjepartslogistiker för att fullgöra sitt åtagande gentemot köparen. Eftersom det är väldigt tidsödande att försöka upprätta ett helt nytt avtal bör parterna ändå ta sin utgångspunkt i ett befintligt standardavtal och komplettera detta med egna individuella avtalsvillkor. Det finns, som framgått ovan, flera avtal att välja mellan och avgörande för valet blir vilken typ av vara det rör sig om.

2.2 Köpets avtalsparter

Parterna i ett köpeavtal utgörs av en säljare och en köpare. Säljaren kan i sin tur själv ha tillverkat den aktuella varan eller köpt in den från annat håll. I den för denna uppsats aktuella situationen kommer säljaren även att vara uppdragsgivare i förhållande till en tredje part, logistikern. Säljaren kan ha flera biförpliktelser såsom märkning, förpackning med mera vilka kan

²⁰ Säljaren kan dock ha friskrivit sig helt eller delvis för prestationens beskaffenhet eller för en särskild påföljd.

utföras inom ramen för säljarorganisationen eller där säljaren har kontrakterat ut dessa tjänster. Köparen är intresserad av varan antingen för eget bruk i sin näringsverksamhet eller för att sälja den vidare i egenskap av återförsäljare. Jag förutsätter i denna framställning att köparen alltid är en näringsidkare och att särskilda konsumenträttsliga regler och hänsyn därför inte blir tillämpliga. Det viktiga för köparen är att få varan i rätt tid och att varan inte är felaktig. Säljarens huvudsakliga intresse är att han skall få betalning för det som sålts. Köparen har också en skyldighet att ta emot varan.

2.3 Vilket ansvar har säljaren för självständiga kontraktsmedhjälpare?

När säljaren anlitar en tredjepartslogistik för att fullgöra en del av sitt uppdrag ansvarar han enligt huvudregeln för denne på samma sätt som för sig själv²¹. Säljarens eget ansvar styrs av köpeavtalet och eventuell tvingande lagstiftning som kan bli aktuell, såsom den transporträttsliga lagstiftningen. Säljarens uppdrag till logistikern kan bestå av många olika moment. Ibland rör det sig främst om transport och lagring och ibland deltar logistikern i själva produktionen. Ett typfall är när ett datorföretag låter logistikern utföra inte bara transportfunktionen, utan också låter logistikern installera mjukvaran i datorerna och sedan installera maskinen hos kunden. En fråga i detta sammanhang är om det är tillåtet för en part att anlita någon annan för att utföra en del av den avtalade prestationen. Denna frågeställning blir aktuell när det i säljarens förpliktelse enligt köpeavtalet ingår exempelvis transport ut till kunden och installering av en produkt hos kunden. Utgångspunkten för de situationer som är aktuella i denna uppsats är att det är tillåtet, denna utgångspunkt har också stöd i litteraturen²². Det är dock viktigt att komma ihåg att säljaren fortfarande ansvarar för den

²¹ Jfr Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 121, Ramberg, Köpavtal, s. 117 och 27 § och 40 § köplagen (1990:932). Se också avsnitt 2.4.6 nedan om kontrollansvaret.

²² Se Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 43.

anlitades handlande. Det anses att det sätt på vilket säljaren organiserar sin verksamhet inte skall påverka köparens ställning²³. Till exempel så skall köparen kunna utöva påföljder på grund av fel eller dröjsmål enligt köpeavtalet på samma sätt oberoende av om det är säljaren själv eller logistikern som orsakat ett eventuellt avtalsbrott, förutsatt att inget annat är avtalat. Att detta inte alltid är fallet kommer dock att visas nedan i avsnitt 2.4.6. Här kommer frågan om huruvida den kontrakterande parten kan friskriva sig från ansvaret för den anlitade partens prestationer, och vad som i så fall krävs för att detta skall vara tillåtet, att diskuteras.

2.4 Relevanta avtalsvillkor

2.4.1 Inledning

Köplagen är en dispositiv lag och i kommersiella förhållanden utnyttjas avtalsfriheten praktiskt taget alltid. Parterna använder sig ofta av befintliga standardvillkor som utgör i förväg utarbetade texter. Dessa villkor ändrar normalt vad som skulle ha gällt enligt dispositiv rätt. För att anpassa ett standardavtal till det aktuella köpet kompletterar parterna avtalet med individuella avtalsvillkor. Fördelen med att använda ett standardavtal är att det minskar transaktionskostnaderna och sparar mycket tid för parterna.

I köpeavtalet regleras vanligtvis vad som skall presteras, vilken kvantitet som skall presteras, var prestationen skall ske, när prestationen skall ske, hur prestationen skall ske, till vem prestationen skall ske och vem som skall prestera²⁴. Ett köpeavtal reglerar således många olika saker, jag kommer dock bara att, som nämnts ovan, ta upp de klausuler till diskussion som får betydelse för den rättsliga trekanten i allmänhet och logistikerns roll i synnerhet. Intressanta klausuler i avtalen brukar innehålla bestämmelser om själva leveransen och bestämmelser om försening och förseningsansvar. De

²³ Jfr Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 121 och prop. 1988/89:76 s. 111.

²⁴ Jfr Ramberg/Herre, Allmän köprätt, s. 24.

innehåller också bestämmelser om säljarens ansvar för fel och garantier. Parterna avtalar normalt också om olika befrielsegrunder. Under denna rubrik kan man reglera säljarens ansvar för logistikern.

2.4.2 Leveransvillkor

Genom leveransvillkoren bestämmer parterna bland annat vem som skall ombesörja och bekosta transporten, när varan anses avlämnad och vem som skall bära risken för varan under transporten. Köplagen skiljer bara mellan hämtningsköpet²⁵, platsköpet²⁶ och distansköpet²⁷. Det är dock vanligt att parterna själva avtalar om vilken leveransklausul som skall bli tillämplig. Det finns många olika klausuler att välja mellan. Är det fråga om ett internationellt köp väljer vanligtvis parterna att använda sig av en av de klausuler som är definierade genom de så kallade Incoterms²⁸. Incoterms utgör tolkningsregler till de vanligast förekommande leveransklausulerna och har utarbetats av Internationella Handelskammaren sedan 1936²⁹. Genom att hänvisa till Incoterms tolkningsregler preciseras säljarens transportförpliktelse. Klausulerna kan delas in i olika grupper som skiljer sig åt vad gäller hur långt säljarens förpliktelser sträcker sig. Poängen är att ansvaret för transportkostnader med mera och risken för varan inte alltid placeras på samma part³⁰.

Det är naturligt att förutsätta att säljaren i många fall ombesörjer transporten och står risken för varan när fråga är om en vara som ingår i ett 3PL-uppdrag. Det kan dock tänkas att köparen skall hämta varan på det lager där logistikern lagerhåller säljarens/uppdragsgivarens varor. Detta beror till stor del på vilken slags produkt köpeavtalet rör. Skall den aktuella varan installeras eller monteras ihop hos köparen torde det vanligaste vara att

²⁵ 6 § köplagen (1990:932).

²⁶ 7 § första st. köplagen (1990:932).

²⁷ 7 § andra st. köplagen (1990:932).

²⁸ Jfr NL 92 p. 9.

²⁹ Idag föreligger Incoterms i versionen Incoterms 2000.

³⁰ Se Håstad, Köprätten, s. 38.

logistikern också utför transporten ut till köparen. I dessa situationer spelar riskfördelningen extra stor roll eftersom felansvar endast kan bli aktuellt om risken för varan har övergått på köparen. Om det är säljaren som bär risken för varan kommer reglerna om dröjsmål att aktualiseras vid felaktig montering eller installering. Vem som bär risken för varan beror på vilken leveransklausul parterna avtalat om, enligt klausulerna CPT (Carriage Paid To), CIF (Cost Insurance Freight), CIP (Carriage and Insurance Paid to) och fraktfritt är det köparen som står risken för varan under transporten³¹. Enligt klausulerna DDU (Delivered Duty Unpaid) och DDP (Delivered Duty Paid) så är det säljaren som både skall ombesörja transporten och stå risken för varan. Har logistikerns roll däremot främst bestått i att lagra och kanske packa om produkterna kan det vara lika enkelt att låta köparen själv ordna med transporten från lagret till köparens försäljningsställe. Exempel på sådana klausuler är FCA (Free Carrier) och FOB (Free On Board). Några generella svar på vem som skall ombesörja transporten eller stå risken för varan går inte att ge. Avgörande blir vilken typ av vara det är fråga om, vilka tjänster som ingår i säljarens uppdrag till logistikern och hur parterna väljer att fördela risken emellan sig.

En viktig fråga för parterna att ta ställning till är således vem av köparen och säljaren som skall bära risken för varan under transporten. Detta är viktigt eftersom den som står risken skall kunna skydda sig genom en försäkring. Om parterna inkorporerat Incoterms tolkningsregler uppstår här inga problem eftersom dessa ger svar på vem av parterna som bär risken i de olika klausulerna.

2.4.3 Dröjsmålsansvaret

Dröjsmål föreligger när varan inte avlämnas alls eller när varan inte avlämnas i tid. Villkor som reglerar säljarens ansvar för dröjsmål förekommer i princip i alla standardavtal. I köplagen behandlas

³¹ Däremot är det säljaren som skall ombesörja och betala kostnaden för transporten.

dröjsmålsansvaret i 22-29 §§ och CISG i art. 30-33,45. När säljaren blir så beroende av en extern part som han blir i ett 3PL-samarbete kan det finnas anledning att titta lite extra på denna klausul. I takt med att parternas lagerhållning blir allt mindre får tiden större betydelse. Säljaren och köparen bygger idag inte upp stora kostnadskrävande lager för sitt gods. Istället förlitar de sig på säkra logistik- och transportlösningar med bland annat JIT-leveranser³². I och med att kunderna sätter allt mer press på sina säljare att vara mer tidsexakta med sina leveranser får detta som följd att det blir allt mer viktigt att reglera dröjsmålsansvaret³³.

Fullgörelse, hävning och skadestånd är de vanliga påföljderna vid dröjsmål. Oftast regleras dröjsmålet genom att en i förväg fastställd ersättning utgår till köparen under dröjsmålstiden i form av så kallat dröjsmålsvite. De flesta avtal innehåller en bestämmelse om maximalt dröjsmålsvite, till exempel högst 7,5 procent av kontraktssumman³⁴. Dröjsmålsvitet utgår normalt oberoende av om skada uppkommit eller inte. När maximalt vite utgått får köparen, om vissa förutsättningar är uppfyllda³⁵, häva köpet och då kan skadestånd utgå. Även detta skadestånd är normalt beloppsbegränsat³⁶. Regleringen av dröjsmålsansvaret i standardavtalen medför således att parterna i förväg kan beräkna de ekonomiska konsekvenserna av dröjsmålet.

Den reglering av dröjsmålsansvaret som finns i köpeavtalet får återverkningar på logistikavtalet eftersom säljaren, om det är han som står risken för varan under transporten, vill lägga över ansvaret för dröjsmål på logistikern. Det blir då viktigt att koordinera de två avtalen. För säljaren blir det viktigt att tillse att beloppsbegränsningen för dröjsmål i köpeavtalet korresponderar med den ansvarsbegränsning som finns i logistikavtalet.

³² JIT står för Just-In-Time, vilket innebär att man försöker minimera behovet av lagring genom att leverera i just det ögonblick som produkten efterfrågas.

³³ Se Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal, s. 189ff.

³⁴ Se NL 92 pp. 13-14.

³⁵ Förutsättningarna för att häva ett köp kan variera från avtal till avtal.

Detta är viktigt för att undvika att säljaren, när han vältrar över sin skadeståndsskyldighet på grund av dröjsmål på en ansvarig logistiker, står igen med en förlust som inte täcks av det regressanspråk han har gentemot logistikern. Även i de fall när logistikern deltar i produktionens slutskede spelar han en viktig roll för frågan om dröjsmål. Samma resonemang som kan föras angående dröjsmål i samband med transporten kan göras gällande här. Återigen blir det viktigt att i avtalet ha klargjort vem som står risken för varan när den befinner sig hos logistikern. Det vanliga torde vara att säljaren står risken för varan eftersom det är han som är uppdragsgivare i förhållande till logistikern och normalt äger produkterna när de befinner sig i logistikerns besittning. Det kan således bli aktuellt för säljaren att i köpeavtalet friskriva sig från ansvar för logistikerns dröjsmål eller åtminstone reglera vilka påföljder som skall kunna aktualiseras eller vilken ansvarsgrunden skall vara för det fall dröjsmålet kan hänföras till logistikern.

2.4.4 Ansvar för fel och garantier

Med fel i vara menas att en vara i kvalitativt hänseende vid avlämnandet avviker från vad köparen har rätt att fordra. Är kvantiteten för liten föreligger så kallad brist. Ofta följer brist samma regler som fel. Fel kan framförallt avse varans fysiska skick, sådana fel kallas för faktiska fel. Det finns också rådighetsfel³⁷ och rättsliga fel³⁸. För att avgöra om varan är felaktig måste man titta på vad som är avtalat mellan parterna. Om varan inte överensstämmer med vad som är avtalat föreligger ett fel. Ofta avtalar parterna om material, konstruktion, tillverkning och eventuellt om varans funktion. Även det faktum att varan är felaktigt förpackad kan föranleda att varan anses vara felaktig³⁹. Säljaren kan ha gjort vissa friskrivningar vad gäller varans kvalitet och då kan inte köparen kräva normal kvalitet av

³⁶ Se NL 92 pp. 13-14, ORGALIME S 2000 pp. 13-14, ICC Model International Sale Contract pp. 10.1 och 10.4.

³⁷ Jfr 17 § tredje st. köplagen (1990:932) samt CISG artikel 35.

³⁸ Jfr 41 § köplagen (1990:932) samt CISG artikel 41.

säljaren, ett exempel på en sådan är att varan säljs ”i befintligt skick”⁴⁰. Trots att en sådan klausul tagits in i avtalet får dock varan inte vara i väsentligt sämre skick än vad köparen med hänsyn till pris och övriga omständigheter med fog kunnat förutsätta⁴¹. Parterna kan också avtala om att vissa mer konkreta egenskaper skall saknas, en sådan friskrivning torde lättare accepteras av en domstol än en mer generell friskrivning som ”befintligt skick”⁴². När man konstaterat att ett fel föreligger blir nästa fråga att avgöra vilka påföljder som kan göras gällande. Köpeavtalet kan, i förhållande till dispositiv rätt, begränsa rätten att göra gällande vissa påföljder för fel i varan. Parterna kan också i sitt avtal ändra förutsättningarna för köparens rätt att göra gällande en viss påföljd.

Även garantibestämmelser reglerar säljarens skyldighet att avhjälpa fel. Det som är intressant att se på är hur skyldigheten enligt garantin förhåller sig till skyldigheten att enligt lag avhjälpa fel och konsekvenserna av att säljaren inte fullgör denna skyldighet. Enligt de danska och norska marknadsföringslagarna får man inte använda ordet garanti om inte köparens ställning blir starkare än enligt dispositiv rätt⁴³. I Sverige finns ingen uttrycklig lagregel i marknadsföringslagen, men enligt fast praxis i Marknadsdomstolen gäller samma princip även här⁴⁴. I flera standardavtal har ordet garanti idag bytts ut mot rubriken ansvar för fel⁴⁵. Logistikern kan utfärda en garanti för sin prestation som gäller även i förhållande till köparen. En sådan garanti behöver inte ingå i ett avtal utan kan vara ett fristående ensidigt åtagande som är relaterat till den prestation som logistikern utför.

³⁹ Jfr 17 § andra st. punkt 4 köplagen (1990:932) samt Hellner/Ramberg, Köprätt, s. 61f.

⁴⁰ 19 § köplagen (1990:932).

⁴¹ Se 19 § 3 p. köplagen (1990:932) och Kihlman, Köprätten, En introduktion, s. 73.

⁴² Jfr Kihlman, Köprätten, En introduktion, s. 72f.

⁴³ Markedsføringsloven av 16 juni 1972 Nr. 47, § 2 a tredje st.

⁴⁴ Se Bernitz, Marknadsföringslagen, s. 52ff.

⁴⁵ Jfr NL 92 pp. 21-35, ORGALIME S 2000 pp. 22-37 och Avtal 90 p. 12.

Enligt köplagen och CISG är avhjälpande och omleverans de primära påföljderna vid fel⁴⁶. Detta motiveras med att dessa påföljder normalt är de smidigaste för köparen och de mest ekonomiska för säljaren⁴⁷. Samma påföljder är ofta de centrala enligt många standardavtal⁴⁸. Köparen kan kräva avhjälpande och säljaren har en skyldighet att avhjälpa inom skälig tid. Lyckas säljaren därmed är enligt de flesta standardavtal andra påföljder uteslagna, inte bara prisavdrag och hävning utan även skadestånd. Först om säljaren inte lyckas avhjälpa felet inom skälig tid brukar köparen vara berättigad att välja mellan att själv låta avhjälpa felet på säljarens bekostnad, att kräva prisavdrag eller att, om felet är väsentligt, häva köpet⁴⁹. Säljarens skadeståndsskyldighet är normalt inskränkt i standardavtalen, detta kan komma till uttryck på olika sätt. Ibland saknas en rätt till skadestånd överhuvudtaget, ibland förutsätter rätten till skadestånd att säljaren misslyckats med att avhjälpa felet och enligt vissa avtal krävs det att köparen dessutom hävt köpet. Ofta används rena beloppsbegränsningar för att bestämma hur högt skadeståndet kan bli, till exempel maximalt 10 eller 15 procent av det avtalade priset. Det förekommer också att säljaren friskriver sig från all skyldighet att ersätta indirekt skada, såvida inte säljaren varit grovt vårdslös⁵⁰. Enligt köplagens dispositiva bestämmelser gäller däremot att skadestånd på grund av avtalsbrott omfattar såväl direkt som indirekt förlust⁵¹.

På samma sätt som vid dröjsmål bör parterna reglera ansvaret för logistikerns fel⁵². En praktisk fråga i detta sammanhang är om köparen kan rikta felanspråk baserade på köpeavtalet direkt mot logistikern. Så att logistikern kan åläggas att fullgöra positiva prestationer såsom att avhjälpa fel, företa omleverans och betala skadestånd.

⁴⁶ Se 34 § köplagen (1990:932) och CISG art. 46.

⁴⁷ Prop. 1988/89:76 s. 36ff.

⁴⁸ Jfr NL 92 p. 21, ORGALIME S 2000 p. 22, ICC Model International Sale Contract p. 11.3 (a) och (b), IML 91 p. 22 och Avtal 90 p. 12.1.

⁴⁹ Se NL 92 p. 31, ORGALIME S 2000 pp. 32 och 33 och IML 91 p. 28.

⁵⁰ Jfr NL 92 p. 35, ORGALIME S 2000 p. 37 och ALOS 81 p. 27.

⁵¹ 67 § köplagen (1990:932).

⁵² Se vidare härom nedan i avsnitt 2.4.6.

2.4.5 Produktansvarsklausuler

Enligt 67 § 1 st. köplagen omfattas inte skador som köparen tillfogas på annat än den sålda varan, produktskador, av lagens tillämpningsområde. En liknande reglering avseende produktansvaret finns också i standardavtalet NL 92 p. 36. I denna punkt stadgas det att köparen skall hålla säljaren skadeslös för sådan skada eller förlust som säljaren inte ansvarar för gentemot köparen enligt avtalet dem emellan. Detta innebär att säljarens produktansvar skall vara oberoende av om skadeståndskravet mot säljaren kommer från köparen eller från en tredje man⁵³. Om en sådan klausul finns i köpeavtalet kan säljaren regressvis föra över ansvaret på sin köpare. Förutsättningen för detta är dock att säljaren inte har varit grovt vårdslös.

2.4.6 Befrielsegrunder

De flesta standardavtal⁵⁴ innehåller klausuler om skadeståndsskyldigheten vid köp som påminner om det kontrollansvar som finns i 27 § köplagen och CISG art. 79⁵⁵. Kontrollansvaret innebär att säljaren är befriad från ansvar när avtalsbrottet beror på ett hinder utanför hans kontroll som inte skäligen kunnat förutses, undvikas eller övervinnas. Dessa klausuler återger vanligtvis också principen att, om en underleverantör eller någon annan som anlitats för att helt eller delvis fullgöra köpet⁵⁶ blivit hindrad av samma slags omständigheter som befriar säljaren från ansvar, så kan säljaren åberopa detta för att undslippa ansvar. När uttrycket *force majeure* används brukar man säga att så kallad dubbel *force majeure* måste föreligga, det vill säga *force majeure* hos både säljaren och kontraktsmedhjälparen. Detta stämmer överens med den allmänna principen att en avtalspart som åtar sig en

⁵³ Se Bengtsson/Ullman, Det nya produktansvaret, s. 49.

⁵⁴ Se bland annat NL 91 p. 37, ALOS 81 p. 29 och ORGALIME S 2000 p. 39.

⁵⁵ Också den norska köpsloven innehåller en bestämmelse om säljarens kontrollansvar i § 27.

⁵⁶ En tredjepartslogistiker får i de flesta situationer anses omfattad av uttrycket ”helt eller delvis fullgöra köpet”, jfr prop. 1988/89:76 s. 114.

förpliktelse svarar för denna på samma sätt också när andra utanför den egna organisationen anlitas för att fullgöra förpliktelsen (självständiga kontraktsmedhjälpare). Det vanliga är således att endast mycket speciella omständigheter leder till ansvarsfrihet för säljaren. Det kan dock avtalas att även andra hinder än de som anses ligga utom säljarens eller kontraktsmedhjälparens kontroll skall leda till ansvarsbefrielse för säljaren.

Om köpeavtalet innehåller begränsningar vad gäller säljarens ansvar för en anlitad tredjepartslogistiker måste parterna vid ett kontraktsbrott först fastställa vem av köparen och säljaren som, i den aktuella situationen, bär risken för varan när den befinner sig hos logistikern. Detta kan vara lämpligt att reglera specifikt annars torde det bli en tolkningsfråga som avgörs utifrån det relevanta leveransvillkoret. Om man tänker sig en situation där parterna avtalat om leveransklausulen *ex works* som innebär att säljaren skall tillhandahålla varan på eget affärsställe, kan problem uppstå om säljaren har utkontrakterat lagerhållningen till en logistiker och köparen skall hämta varan på dennes lager. Man måste då avgöra om lagret kan jämföras med säljarens affärsställe, i så fall bär säljaren fortfarande risken för varan, annars inte.

Om man kommit fram till att avtalsbrottet inträffat hos logistikern under den tid vederbörande hade varan i sin besittning för säljarens räkning blir nästa fråga att avgöra om händelsen som orsakat avtalsbrottet omfattas av de friskrivningar som finns i köpeavtalet. Om detta är fallet befrias säljaren från ansvar och köparen får ett incitament att vända sig direkt mot logistikern med sitt anspråk⁵⁷. Köparen skulle kunna hävda att säljaren ändå bör hållas ansvarig enligt principen om *culpa in eligendo vel custodiendo*, det vill säga att säljaren har en skyldighet att välja sina medhjälpare med omsorg och att övervaka deras prestationer på ett vederbörligt sätt. För att köparen skall kunna vinna framgång med en sådan talan måste han först visa att det, för att säljaren skall undkomma ansvar med hänvisning till

⁵⁷ Se kapitel 4 och 5 för frågan om detta är möjligt.

befrielseklausulerna i avtalet, är en förutsättning att vederbörande har uppfyllt sin skyldighet enligt principen om *culpa in eligendo vel custodiendo*. Kan säljaren inte sägas ha uppfyllt denna skyldighet spelar det ingen roll att logistikerns avtalsbrott omfattas av de avtalade ansvarsbegränsningarna.

För att undvika konflikter bör parterna eftersträva stor precision när de avtalar om ansvarsbefriande omständigheter. Detta krav uppfyller inte de standardavtal som finns på marknaden, därför bör parterna själva fylla ut avtalet på denna punkt. Om parterna inte tydligt har klargjort i köpeavtalet vilka de ansvarsbefriande grunderna skall vara finns det en risk för att domstolen vid en prövning skulle lägga säljaren till last att han gjort sig så beroende av en extern part som anlitandet av en tredjepartslogistiker innebär, och att ett hinder hos denne därför inte skall verka ansvarsbefriande⁵⁸. Detta trots att säljaren kanske saknar en reell möjlighet att fullgöra avtalet på grund av att logistikern innehar sådan expertis att det inte är praktiskt möjligt att låta en annan part utföra uppdraget. Detta kan jämföras med det fall att en säljare anlitar en leverantör eller undertillverkare i monopolställning. Enligt förarbetena till köplagen medför detta inte att 27 § andra stycket inte skall tillämpas utan principen om dubbel force majeure blir tillämplig ändå⁵⁹. Det är dock möjligt att domstolen skulle vara villig att lätta lite på säljarens kontrollansvar om en rätt till direktkrav för köparen medgavs.

En förutsättning för att omfattande friskrivningar när det gäller ansvaret för logistikern inte skall anses som oskäligen enligt 36 § avtalslagen, är normalt att ansvaret kanaliseras till en annan part⁶⁰. Eftersom huvudregeln i svensk

⁵⁸ Om man jämför med en transportör så skall en 3PL-logistiker utföra fler av säljarens förpliktelser enligt köpeavtalet än de en transportör utför. Detta innebär att anlitandet av en 3PL-logistiker får större inverkan på köparens situation än anlitandet av en transportör skulle få.

⁵⁹ Se prop. 1988/89:76 s. 115.

⁶⁰ Jfr NJA 1988 s. 230 som gällde verkan av en leasegivares friskrivning i avtalet med leasetagaren.

rätt är att en part inte kan rikta anspråk mot annan än medkontrahenten⁶¹ bör parterna för att undvika osäkerhet ta in en klausul i köpeavtalet som medger köparen talerätt direkt mot logistikern⁶². För att en sådan klausul skall få verkan måste en klausul med motsvarande innehåll finnas i logistikavtalet eftersom säljaren och köparen i sitt avtal inte kan förplikta en utanförstående part. En sådan klausul bör då också precisera vilka påföljder köparen skall kunna göra gällande gentemot logistikern. Det är just möjligheten för en köpare att göra påföljder, såsom avhjälpande eller omleverans, gällande mot logistikern som i många fall kan ha stor betydelse. Detta beror på att det normala vid kommersiella köp är att säljaren friskriver sig från indirekta skador, det får därför inte så stor praktisk betydelse att köparen inte kan få ersättning för sin särskilda förlust⁶³.

2.5 Blandade avtal

Ibland kan det uppstå osäkerhet rörande frågan om avtalet rör köp av lös sak eller köp av en tjänst. Ofta föreligger blandade avtal där både vara och tjänst skall tillhandahållas, till exempel genom att säljaren i köpeavtalet också förbinder sig att utföra service och utbilda köparens personal. Detta är särskilt vanligt vid 3PL-samarbeten där montering och installering ingår som vanliga moment. Vid entreprenad förekommer det också att andra moment än det materiella arbetet ingår i avtalet, till exempel genom att den som utför uppdraget skall bidra med sakkunskap beträffande tillverkningen i fabriken när den är färdig⁶⁴. När säljaren använder sig av en logistiker för att uppfylla sina förpliktelser kan tjänstedelen av köpeavtalet vara en av de funktioner som logistikern skall utföra. Ett praktiskt exempel är att en tillverkare av kopiatorer uppdrar åt ett logistikföretag att, dels lagerhålla kopiatorerna och ombesörja transporten ut till kunden, dels montera ihop

⁶¹ Se vidare nedan 4.4.

⁶² Parterna kan också ta in en traditionell överlåtelseklausul i avtalet, men då erhåller köparen ingen självständig rätt gentemot logistikern. Detta innebär att logistikern bara kan åberopa säljarens men inte sin egen skada.

⁶³ Se exempelvis NL 92 p. 35, ORGALIME S 2000 p. 37 och ALOS 81 p. 27.

kopiatorerna hos köparen och lära upp köparens personal i hantering av kopiatorerna. Även om i många avseenden samma rättsgrundsatser gäller i fråga om både köp och tjänst kan det ändå bli nödvändigt att avgöra huruvida det i ett särskilt fall föreligger ett köp eller en tjänst.

Om det individuella avtalet är tyst kan det vara svårt att avgöra om reglerna om köp av vara eller tjänst skall tillämpas vid en eventuell konflikt. Enligt 2 § 2 st. köplagen gäller då att man skall bedöma vad som utgör den övervägande delen av säljarens förpliktelse. Om leveransen av varan, och inte tjänsten, utgör den övervägande delen så blir de köprättsliga reglerna tillämpliga på hela avtalet⁶⁵. Faktorer som kan påverka bedömningen är sådant som produktens värde och att arbetet som skall utföras är särskilt komplicerat⁶⁶. Det vanliga får antas vara att det är köpet av varan som utgör säljarens huvudförpliktelse och att de eventuella tjänster som skall utföras genom logistikern endast är en biförpliktelse. Detta medför att det är de bestämmelser parterna kommit överens om i det individuella avtalet, eller om sådant saknas, som finns i köplagen eller CISG⁶⁷, som blir tillämpliga även vid dröjsmål med utförandet av tjänsten eller vid fel i samband med utförandet av tjänsten. Det är dock inget som hindrar att man, i stället för att betrakta förpliktelsen som en helhet, delar upp avtalet och tillämpar köprättsliga regler på köpedelen och tjänsteregler på tjänstedelen. Är de båda avtalen nära förbundna med varandra torde det dock vara enklast att tillämpa samma utfyllande regler för hela prestationen.

2.6 Bakgrunds rätt

Eftersom det finns väldigt få tvingande lagbestämmelser som gäller för köp mellan näringsidkare kan parterna i princip avtala vad de vill. Det finns dock

⁶⁴ Se Hellner, Speciell avtalsrätt II, 1 häftet, s. 123f.

⁶⁵ Skulle utförandet av tjänsten anses utgöra den övervägande delen av avtalet blir det mer problematiskt eftersom det i svensk rätt saknas lagstiftning som gäller i kommersiella förhållanden. Se mer om detta i 2.6.

⁶⁶ Jfr prop. 1988/89:76 s. 64.

två begränsningar av denna avtalsfrihet som gör att man kan ingripa mot oskäligen avtalsvillkor. Dels finns generalklausulen i 36 § avtalslagen som vid en prövning gör det möjligt för domstolen eller skiljedomaren att jämka eller lämna oskäligen avtalsvillkor utan avseende. Vid en sådan bedömning utgör den dispositiva rätten en viktig jämförelsepunkt⁶⁸. Dels finns det en särskild avtalsvillkorlag på området, lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare, som syftar till att få bort oskäligen avtalsvillkor från marknaden, men lagen tillämpas sällan. För individuella relationer kommer dock denna lag inte att få någon större betydelse eftersom den nästan uteslutande tillämpas på standardvillkor⁶⁹.

För att fastställa vad som skall gälla mellan parterna i ett köpeavtal ser man först på vad som följer av parternas avtal⁷⁰, eventuella senare överenskommelser, partsbruk och vidsträcktare handelsbruk och annan sedvänja om sådan finns. Om dessa olika faktorer inte ger något svar måste man tillämpa utfyllande regler. De regler som oftast blir aktuella som bakgrunds rätt till ett kommersiellt köpeavtal är köplagen från 1991 och 1980 års FN-konvention om internationella köp (CISG). Att CISG endast gäller internationella köp framgår av artikel 1 i CISG där det stadgas att konventionen gäller när parterna har sina affärsställen i olika stater, under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda. Handeln mellan de nordiska länderna är mycket omfattande men enligt artikel 94 i CISG så medges ett undantag från att tillämpa konventionen för sådana stater som har samma eller närliggande regler för köpeavtal⁷¹. Sådana förbehåll har gjorts av Danmark, Finland, Norge och Sverige. Sålunda får man istället med hjälp av

⁶⁷ Se nedan.

⁶⁸ Se prop. 1988/89:76 s. 66.

⁶⁹ Se Hellner, Kommersiell avtalsrätt, s. 91.

⁷⁰ Det kan förekomma att bestämmelser inom ett avtal är motstridiga. Om detta är fallet måste man rangordna bestämmelserna. Det gör man enligt tolkningsregeln ”skrivet går före tryckt” som innebär att individuellt avtalade villkor ges företräde framför villkor i standardavtal. Regeln innebär också att muntligt avtalade villkor ges företräde framför tryckta eller andra generella villkor. Se Kihlman, Köprätten, En introduktion, s. 28f.

⁷¹ De nya köplagarna i Finland, Norge och Sverige tillkom efter ett gemensamt utredningsarbete som finns presenterat i betänkandet NU 1984:5. Danmark behöll den gamla gemensamma nordiska köplagen.

internationellt privaträttsliga regler avgöra vilket lands lag som skall tillämpas som bakgrundsrätt om det är ett avtal mellan parter från dessa länder som skall bedömas. För att avgöra frågan om Sverige har domsrätt tillämpas Bryssel- och Luganokonventionerna i de flesta förmögenhetsrättsliga mål.

Även när det gäller tjänstedelen av avtalet är det naturligtvis i första hand det individuella avtalet etc. som reglerar vad som gäller mellan parterna. Skulle avtalet vara ofullständigt finns det däremot när det gäller kommersiella tjänster, till skillnad från köp, ingen naturlig bakgrundsrätt i form av en lagstiftning att falla tillbaka på. Uppkomna tvister måste därför i stor utsträckning lösas genom att man hämtar ledning från allmänna rättsgrundsatser eller från de regler som gäller för besläktade avtalstyper, främst köp. Den enda lagstiftning som finns på tjänsteområdet är konsumenttjänstlagen som gäller avtal om tjänster där uppdragstagaren är näringsidkare och uppdragsgivaren konsument. Då detta är en konsumentskyddslag, som reglerar den situation att den ena parten intar en avsevärt underlägsen ställning, kan det vara svårt att från denna lag dra slutsatser som blir giltiga även i kommersiella förhållanden. I förarbetena uttalas dock att lagen i stor utsträckning bygger på generellt gällande oskriven rätt inom tjänsteområdet och därför torde kunna tillämpas analogt på partsförhållanden som faller utanför lagens tillämpningsområde⁷². Ju mer ojämlikt förhållandet mellan de aktuella näringsidkarna är desto större betydelse bör då lagens bestämmelser kunna tillmätas som utfyllande regler i frågor som inte har reglerats genom avtalet mellan parterna. I litteraturen har det uttalats att i de fall konsumenttjänstlagen och köplagen ger uttryck för samma principer så kan man anta att de skall tillämpas också vid kommersiella tjänster⁷³.

⁷² Se prop. 1984/85:110 s. 142.

⁷³ Jfr Hellner, Speciell avtalsrätt II, 1 häftet, s. 84.

3 Logistikavtalet

3.1 Inledning

I detta kapitel skall jag försöka att kort redogöra för hur ett 3PL-samarbete avtalsmässigt kan organiseras. Kapitlet gör inte anspråk på att ge en heltäckande bild av hur dessa kontrakt kan utformas, utan tyngdpunkten i framställningen kommer att ligga på de avtalsbestämmelser som kan komma att få betydelse för frågan om direktkrav. Ofta innehåller avtalen en hänvisning till Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser, NSAB 2000⁷⁴. NSAB är främst inriktat på att reglera transport, lagerhållning samt andra traditionella speditionstjänster, detta gör att det är svårt att hitta hållpunkter i avtalet som gör att bestämmelserna kan tillämpas också på de många nya tjänster som kan ingå i ett 3PL-uppdrag. I slutet av kapitlet kommer därför de problem som är förbundna med användandet av NSAB 2000 på ett 3PL-uppdrag att belysas. Slutligen skall de bestämmelser som omgärdar några av de mest vanliga 3PL-tjänsterna diskuteras. Dessa utfyllande regler kan komma att aktiveras om parternas avtal inte reglerar samarbetet på ett uttömmande sätt. Jag begränsar min framställning till att behandla vad som gäller när avtal ingås mellan parter i Norden och förutsätter att de, för att reglera sina mellanhavanden, hänvisar till NSAB 2000 som en del av avtalsinnehållet samt individuella avtalsvillkor.

3.2 Avtalsparter

Ett logistikavtal ingås när ett företag väljer att utkontraktera delar av sin verksamhet till en extern tredje part. Avtalet sluts mellan en uppdragsgivare och en tredjepartslogistiker. Uppdragsgivaren är i många fall tillverkare eller importör av varor. Det kan också vara köparen/mottagaren som är

⁷⁴ Jfr Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, s. 115.

uppdragsgivare men eftersom detta är mer ovanligt utgår jag från en modell där säljaren/avsändaren alltid står som uppdragsgivare. Det är ingen särskild bransch som använder sig av tredjepartslogistik utan sådana samarbeten finns i många olika branscher, såsom i textilindustrin, elektroindustrin och bilindustrin. När det gäller tredjepartslogistikern utgörs denne i sin tur ofta av ett traditionellt speditors- eller transportföretag som har övergått till att även erbjuda 3PL-lösningar. Denna utveckling inom speditors- och transportbranschen är ett resultat av att många företag lägger ut allt mer av sin lager- och varuhantering på utomstående aktörer. Det är för att möta detta behov som många speditörer idag erbjuder 3PL-lösningar.

Tredjepartslogistikern åtar sig att utföra vissa avtalade tjänster åt uppdragsgivaren mot ett avtalat vederlag. Prissättningen kan se olika ut i olika samarbeten, enligt Pruths undersökning sker prissättning efter två grundläggande principer. I det ena fallet arbetar parterna efter en öppen-bok där uppdragsgivaren vet vilka kostnader logistikern har haft för olika resurser och aktiviteter i samarbetet. I det andra fallet har parterna förhandlat fram avgifter för olika aktiviteter som genomförs av logistikern.⁷⁵ I förhållande till köparen utförs tjänsterna, när inget annat är avtalat, för uppdragsgivarens räkning och vid fel eller dröjsmål är utgångspunkten att det är uppdragsgivaren, och inte logistikern, som blir ansvarig gentemot sin avtalspart köparen för uppkomna skador. I vissa situationer och under vissa omständigheter kan dock logistikern bli direkt ansvarig gentemot köparen⁷⁶. Det gäller då att i logistikavtalet ha klargjort vad respektive part har för uppgift och vilket ansvar parterna har vid inträffad händelse.

⁷⁵ Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, s. 118 och bilagorna 3.1 och 3.3.

⁷⁶ Se kapitel 4 och 5.

3.3 3PL-avtalens utformning och innehåll

3.3.1 Inledning

Då det visat sig vara mycket svårt att få tillgång till några 3PL-avtal som använts i praktiken kommer framställningen i detta avsnitt att vara tämligen teoretisk. Jag kommer att ta min utgångspunkt i det material⁷⁷ som jag har haft tillgång till och som behandlar tredjepartslogistikavtal och liknande avtal, för att sedan göra egna reflektioner kring en del av bestämmelsernas innehåll. Det är naturligtvis många olika saker som regleras i ett 3PL-avtal men här skall jag endast ta upp de saker som är av intresse för frågan om köparens rätt till direktkrav. Främst är det då utformningen av ansvarsbestämmelserna som får betydelse för denna fråga och följaktligen kommer tyngdpunkten i detta avsnitt att ligga på dessa bestämmelser.

3.3.2 Avtalets utformning

Bastjänsterna inom ett 3PL-samarbete är oftast transport och lagring och till dessa knyts ytterligare kringtjänster såsom exempelvis enklare tillverkning, prismärkning, paketering och slutmontering. Då tjänsterna som skall utföras skräddarsys efter kundens önskemål och behov innebär detta att avtalen bör ges ett individuellt innehåll som anpassas efter de tjänster som ingår i uppdraget. Det naturliga torde vara att parterna utgår från ett övergripande ramavtal som reglerar sådana saker som pris, avtalstid med regler för uppsägning och omförhandling och avtalets omfång, det vill säga vilka tjänster som skall ingå i avtalet. Till detta kan man sedan koppla ett flertal underavtal som reglerar utförandet av de enskilda tjänster som ingår i uppdraget mer explicit⁷⁸. Det kan till exempel röra sig om ett underavtal

⁷⁷ Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, Cavinato i *International Journal of Physical Distribution & Materials Management*, vol. 19:1, 1989, s. 13-20, Federal Maritime Commission, The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, September 2001 och United States Department of Agriculture, *Agricultural Ocean Transportation Trends*, July 2002, <http://www.ams.usda.gov/tmd/AgOTT/>.

⁷⁸ Jfr Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, s. 116f.

som reglerar transporttjänsten, ett som reglerar lagerhållningen⁷⁹, ett som reglerar olika värdeskapande tjänster som till exempel montering och enklare tillverkning, ett som reglerar samordning och drift av datasystemen etcetera.

Man kan se det som att berörda parter har två tillvägagångssätt att välja mellan när ett avtal om tredjepartslogistik skall slutas. Parterna kan antingen välja att fokusera på den transportrelaterade kärna som traditionellt utgjort logistikerns uppdrag. Detta får till följd att parterna fortsätter att lägga stor vikt vid NSAB som grundläggande avtalsinnehåll. NSAB kommer då att utgöra ramen som håller samman de olika delarna i avtalet. Eller så kan parterna välja att fokusera på de nya värdeskapande kringtjänsterna och i huvudsak utforma egna villkor som avviker från de traditionella reglerna som kommer till uttryck i NSAB. Väljer parterna det sistnämnda tillvägagångssättet får logistikern troligen vidkännas ett mer omfattande ansvar än det som följer av NSAB. Även om NSAB har karaktär av ett så kallat *agreed document* så gynnar det främst logistiksidan eftersom bestämmelserna ger transportören avsevärda möjligheter att begränsa sitt ansvar⁸⁰. Då många av dessa kringtjänster rent praktiskt inte är lämpade att regleras av NSAB, är frågan vilka mer individuella lösningar man kan tänka sig.

3.3.3 Bakgrund till och syfte med avtalet

Det kan vara bra att ha ett slags preambel i ramavtalet där parterna redogör för bakgrunden till avtalet och vad syftet med avtalet är, det vill säga den gemensamma partsavsikten⁸¹. Genom ett sådant förfarande sätter man in avtalet i en kontext och en eventuell framtida tvist kan lättare lösas. Preambeln får då betydelse som tolkningsdata, vars objektiva ordalydelse

⁷⁹ Exempel på sådana avtal finns i MarIus nr. 277.

⁸⁰ Här får man dock beakta att villkoren i NSAB begränsas av de tvingande transporträttsliga reglerna som ålägger transportörer ett tvingande minimiansvar.

⁸¹ Jfr Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, s. 115 och bilaga 2.

man fäster avseende vid när texten skall tolkas. För att texten i preambeln skall få betydelse som tolkningsdata förutsätts det dock att parterna verkligen har åsyftat det som finns nedfällt däri. Kan man visa att den gemensamma partsviljan egentligen har varit en helt annan är det denna vilja som får företräde framför den gemensamma förklaringen i kontraktet.⁸²

3.3.4 Kvalitets- och tidskrav för de värdeskapande kringtjänsterna

Prestationskraven i samarbeten sätts utifrån de krav som uppdragsgivaren känner från sin marknad. Tiden har ofta stor betydelse och det finns olika krav på när leverans skall ske. I Sverige, Norden och Europa är det vanligt att man kräver att leverans skall ske dagen efter. Det finns också uppdragsgivare som driver serviceverksamhet och som då lovar att leverera dygnet runt, till exempel service och leverans inom 4 timmar.⁸³

När logistikern skall utföra värdeskapande kringtjänster bör parterna komma överens om, dels hur dröjsmålsfrågan skall regleras rörande dessa tjänster, dels vilken kvalitet uppdragsgivaren kan kräva av logistikern när denne utför dessa tjänster. Parterna bör också reglera vilken påföljden blir för det fall logistikern kommer i dröjsmål med utförandet av tjänsterna eller inte lyckas upprätthålla de kvalitetskrav parterna kommit överens om.

Av Pruths undersökning⁸⁴ framgår att flera uppdragsgivare har relaterat både tidskraven och kvalitetskraven till en viss, på förhand bestämd, procentsats. I ett samarbete finns det till exempel krav på att 98,9 % skall levereras enligt utlovad tid⁸⁵. Det finns således en viss felmarginal men de procentkrav som existerar ligger väldigt nära 100 %. Vad gäller påföljden föreligger i flera av de samarbeten som ingår i denna undersökning en konstruktion med

⁸² Jfr Hultmark/Ramberg, Avtalsrätten, s. 108.

⁸³ Jfr Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, s. 123f.

⁸⁴ Se Pruth, Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten, bilaga 3:2.

⁸⁵ Ibid.

utebliven betalning eller annan typ av ekonomisk bestraffning, vanligtvis vite, om kraven inte uppfylls.

3.3.5 Ansvarsbestämmelser

Trenden när det gäller individuellt framförhandlade 3PL-avtal kommer förmodligen att gå i riktning mot ett utökat ansvar för logistikern. Åtminstone om man jämför med den mycket speditörvänliga reglering av ansvaret som finns i NSAB 2000⁸⁶. I USA finns ett slags transportavtal som heter *service contracts* och som, beroende på avtalets omfattning och innehåll, kan jämföras med 3PL-avtal. Om man tittar på dessa avtal kan man se en intressant utveckling vad gäller ansvarsregleringen. 1999 tillkom, genom The Ocean Shipping Reform Act (OSRA), en ändring i den amerikanska Shipping Act från 1984 som påverkade dessa avtal. Denna ändring innebär att transportköpare och sjötransportörer kunde ingå individuella, och därmed mer flexibla, och konfidentiella avtal. Ändringen har medfört att bruket av *service contracts* har ökat i betydande omfattning för de flesta typer av gods⁸⁷. De största förändringarna i kontraktens utformning som OSRA medfört är, enligt en enkätundersökning som the Federal Maritime Commission utfört, att avtalen blivit mycket mer flexibla och anpassade efter båda parterns behov⁸⁸. Transportörerna har blivit mer beredda att möta transportköparnas krav och ta på sig ett större ansvar. Också det amerikanska jordbruksdepartementet har, i en rapport från juli 2002, beskrivit utvecklingstendenserna för *service contracts* efter OSRA på ett liknande sätt. De uttalar följande:

”Service contracts, though previously characterized as nothing more than discount rate deals, are now acting as true contracts for service. In the years following the

⁸⁶ Se nedan avsnitt 3.4.2.

⁸⁷ Jfr Federal Maritime Commission, The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, September 2001, avsnittet om “The NOI and the Random Sample of Service Contracts”.

⁸⁸ Federal Maritime Commission, The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, September 2001, appendix 1 ”The NOI and the Random Sample of Service Contracts”.

enactment of the Ocean Shipping Reform Act of 1998 (OSRA), ocean contracts tailored to the needs of the customer have included numerous negotiated terms other than rates. The current shortage of cargo translates, not only into lower freight rates, but also into increased flexibility by the ocean carrier when negotiating the terms of the contract. The current environment nurtures the trend toward customization of negotiated contracts which has been developing since the OSRA. Several trends emerging include carriers being more flexible in contract start dates, offering contract service guarantees, expanding force majeure clauses, and accepting liability for cargo.”⁸⁹

Dessa service contracts kan således innehålla ansvarsregler som, dels är enhetliga för alla de transporter som ingår i avtalet, dels ålägger transportören ett strängt och närmast obegränsat ansvar. Det finns även exempel i USA på att stora kunder, såsom Reebok och Dupont, som ett resultat av OSRA har krävt ett strikt och obegränsat ansvar av sina sjötransportörer när de ingått så kallade service contracts. Om transportören inte varit beredd att acceptera detta har vederbörande riskerat att förlora kontraktet⁹⁰. Trenden att kräva ett utökat och enhetligt ansvar för transportören motiveras med att det är tidsödande och kostnadskrävande att operera med olika ansvarssystem⁹¹. Genom att transportören eller logistikern tar på sig ett strängt eller obegränsat ansvar ökar förutsägbarheten, de administrativa kostnaderna sjunker och en eventuell konflikt blir mycket lättare att lösa.

Utvecklingen i USA kan användas som jämförelse för att spå om en förväntad utveckling även i Norden. Särskilt i ett 3PL-avtal, där så många olika aktiviteter ingår, kan det vara lämpligt att låta logistikern ta fullt ansvar eller åtminstone försöka skapa enhetliga ansvarsregler. Detta gäller i synnerhet om parterna har utgått från att NSAB skall reglera den

⁸⁹ United States Department of Agriculture, Agricultural Ocean Transportation Trends, July 2002, Trends in Service Contract Negotiations, s. 10.

⁹⁰ Se Gombrii i *Il Diritto Marittimo*, 2001, s. 1583.

⁹¹ Jfr diskussionen som förts angående successiva transporter. Se exempelvis Grönfors, *Successiva transporter*, kap. 3 och 4.

transportrelaterade kärnan och sedan valt att reglera en del av de tjänster som ingår i uppdraget separat. Om detta är fallet blir man tvungen att laborera med flera olika ansvarssystem när något går fel, dels som en konsekvens av det så kallade nätverksansvaret⁹² som finns i NSAB, dels som en konsekvens av att parterna själva infört ännu ett set av ansvarsregler genom sina individuellt utformade villkor för vissa av tjänsterna.

Ansvar gentemot tredje man, som är helt oreglerat i NSAB⁹³, kan vara en god idé att reglera i och med logistikerns nya och mer produktrelaterade uppdrag. I och med att logistikern tar på sig allt fler uppgifter så kommer det sätt logistikern utför sina uppgifter på att få allt större betydelse för en köpare. I en del samarbeten kommer logistikern och köparen att ha mer direkt kontakt än vad köparen och säljaren har. Detta torde vara fallet i de samarbeten där logistikern svarar för uttransporten från lagret till köparen och installation eller montering av en produkt hos köparen. Denna sammanlänkning av de olika avtalen bör ge parterna ett incitament att reglera det eventuella ansvar som en logistiker kan ha gentemot en köpare. Trots att huvudregeln är att en part inte kan rikta krav mot annan än sin egen avtalspart så har lagstiftning, rättspraxis och doktrin visat att denna huvudregel kan frångås när särskilda omständigheter talar för det⁹⁴.

Regleringen av logistikerns direkta ansvar kan varieras beroende på vilken ansvarsfördelning parterna önskar etablera sig emellan. För det fall logistikern vill skydda sig helt mot krav från en utomstående tredje man kan detta lösas genom att uppdragsgivaren i alla sina köpeavtal tar in en bestämmelse där tredje man frånskriver sig all rätt att rikta krav direkt mot logistikern. Helt säkert kan logistikern dock aldrig vara eftersom en domstol alltid kan underlåta att tillämpa en avtalsbestämmelse med hänvisning till att

⁹² Nätverksansvaret i NSAB föranleds av den uppdelningen av olika ansvarsregler för olika transportsätt som tyvärr finns idag.

⁹³ Om man bortser från de bestämmelser som reglerar speditörens ansvar som transportör för konsekvensskador i § 17 sista meningen och § 20 A. Dessa bestämmelser avskär dock uppdragsgivaren från möjligheten att få ersättning av speditören för skadestånd, leveransböter eller liknande som denne blivit skyldig att utge till tredje man.

den är oskäligen enligt 36 § avtalslagen. I kommersiella förhållanden med jämbördiga parter är detta dock sällsynt. Om parterna vill att köparen skall kunna vända sig direkt mot logistikern när vederbörande drabbats av fel eller dröjsmål kan de ta in en klausul i logistikavtalet som medger köparen talerätt direkt mot logistikern. Logistikern kan sedan ha antingen en ovillkorlig regressrätt gentemot sin uppdragsgivare eller en regressrätt som förutsätter vållande hos uppdragsgivaren. Uppdragsgivaren kan vara ansvarig om han till exempel lämnat felaktiga eller ofullständiga instruktioner rörande varan, varans förpackning eller varans egenskaper. En fråga som uppkommer när köparen ges rätt att vända sig direkt mot logistikern är vad det är köparen kan kräva att logistikern skall prestera. Är det enbart en ersättningsskyldighet logistikern har eller kan han också bli skyldig att avhjälpa fel i varan eller företa omleverans när detta är praktiskt möjligt. Svaret på denna fråga beror på vilken ansvarsgrunden för logistikerns direkta ansvar är⁹⁵ och vad som är avtalat i logistikavtalet rörande logistikerns ansvar kan då få stor betydelse. Ett tredje alternativ är att säljaren i köpeavtalet har friskrivit sig från allt ansvar för fel eller dröjsmål. En förutsättning för att en sådan friskrivning skall godtas är normalt att ansvaret kanaliseras till en annan ansvarig part⁹⁶. För att logistikern på detta sätt skall kunna hållas ansvarig krävs det därför att även logistikavtalet innehåller en bestämmelse där logistikern tar på sig ansvaret.

3.4 NSAB 2000

3.4.1 Inledning

Särskilda lagbestämmelser som är direkt tillämpliga på speditorsavtal saknas i nordisk rätt. Istället regleras avtalen av Nordiskt Speditörförbunds

⁹⁴ Se vidare kapitel 4 och 5.

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Jfr Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 205 och 224.

Allmänna Bestämmelser (NSAB), som är speditorsbranschens egna standardavtal. Detta avtal har stor spridning på den nordiska marknaden. NSAB tillkom genom samarbete mellan näringsidkare i de nordiska länderna, delvis som en konsekvens av att länderna saknade lagstiftning om spedition. Den första versionen av avtalet kom redan 1919 och det har sedan omarbetats ett flertal gånger. I och med 1959 års version fick avtalet karaktären av ett så kallat *agreed document*, vilket innebär att det utarbetats gemensamt av företrädare för båda parternas branschorganisationer⁹⁷. Trots detta är NSAB är mycket speditörvänligt avtal. Den version av avtalet som används i dag benämns NSAB 2000 och medförde en del nyheter⁹⁸. Jag kommer i det följande att med beteckningen NSAB avse NSAB 2000. Jag kommer också att använda mig av beteckningen speditör i stället för logistikern i detta avsnitt eftersom jag då följer terminologin i NSAB.

Genom att de flesta nordiska speditörer idag använder detta standardavtal har man erhållit en gemensam reglering av transporter samt där tillhörande tjänster i de nordiska länderna. Finessen med ett standardavtal är just att man kan använda samma avtalstext för olika typiska avtalssituationer. En viktig funktion hos ett standardavtal är således att rationalisera avtalsförhållandena och precisera rättsläget⁹⁹. Genom detta förfarande åstadkommer man betydande tidsvinster och kostnadsbesparingar eftersom man slipper utforma avtalsvillkor i varje särskilt fall.

NSAB gäller när inget annat är avtalat och då tvingande lag inte kan åberopas. Många speditörer hänvisar till NSAB i sina offerter och längst ner på sina brevpapper. Detta är inte att rekommendera eftersom införlivandet av ett standardavtal i ett enskilt avtal kan bjuda på många olika problem. När fråga är om ett 3PL-avtal kan en hänvisning till NSAB som

⁹⁷ I detta fall Nordiskt Speditörförbund och transportkundernas organisationer.

⁹⁸ De nyheter som NSAB 2000 innehåller kan man läsa om i kommentaren till NSAB 2000 s. 6ff. Kommentaren är skriven av Jan Ramberg och Tom Rune Nilsen. NSAB kommenteras också av Ramberg i boken Spedition och fraktavtal, men det är då en äldre version av bestämmelserna han utgår ifrån.

⁹⁹ Bernitz, Standardavtalsrätt, s. 14.

avtalsinnehåll vara än mer problematisk då NSAB traditionellt sett är inriktat på att reglera transporter (samt där tillhörande tjänster) och lagerhållning. Hur en hänvisning till NSAB skall uppfattas när det rör sig om ett 3PL-avtal blir då ett problem man måste ta ställning till. Som framgår av § 2 NSAB kan dock även andra tjänster än de traditionella omfattas av uppdraget. Vilken räckvidd kan då denna bestämmelse anses ha, det vill säga i vilken utsträckning kan man låta insortera de nya tjänster som speditörer åtar sig att utföra under den definition av speditörens uppdrag som framgår av § 2, och hur praktiskt är det att låta NSAB reglera den mångfald av tjänster som kan erbjudas inom ramen för ett 3PL-uppdrag. Även om ingen hänvisning till NSAB har gjorts kan avtalet ändå få betydelse i egenskap av handelsbruk, också i denna situation kommer dock innehållet i uppdraget att få betydelse för frågan om NSAB:s tillämplighet.

3.4.2 Speditörens ansvar gentemot uppdragsgivaren

För att lättare förstå vilka problem som kan uppstå när NSAB tillämpas på ett 3PL-avtal och för att tydliggöra bestämmelsernas fokusering på den transporträttsliga delen av ett uppdrag skall här ges en kort introduktion till de ansvarsbestämmelser som finns i NSAB. En speditör kan, som tidigare framgått, ombesörja en transport antingen som förmedlare eller som transportör. Detta är en gränsdragning som varit utsatt för mycket diskussion¹⁰⁰ och för att förenkla denna framställning kommer jag i fortsättningen förutsätta att speditören ansvarar för transporten i egenskap av transportör.

NSAB §§ 15-23 innehåller särskilda bestämmelser angående speditörens ansvar som transportör för förlust eller minskning av eller skada på gods samt dröjsmål med avlämnandet. Dessa bestämmelser gäller under förutsättning av att inte andra transporträttsliga regler blir tillämpliga enligt den så kallade nätverksprincipen. Denna princip innebär att, om man kan

lokalisera skadan till ett visst transportavsnitt tillämpas de ansvarsregler som utpekas av gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande transportvillkor för detta avsnitt, istället för bestämmelserna i NSAB¹⁰¹. När inte andra regler blir tillämpliga genom principen om nätverksansvar ålägger § 16 speditören ett strängt presumtionsansvar, dock med möjlighet att begränsa sitt ansvar till 8,33 SDR per kilo bruttovikt av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats¹⁰². När det gäller speditörens ansvar för dröjsmål görs en viss åtskillnad beroende på huruvida speditören avgivit tidslöfte eller inte. Ersättning för dröjsmål utgår dock inte i något fall utöver fraktens belopp¹⁰³. Speditörens transportöransvar upphör i och med att godset avlämnas till den person som transporträttsligt anses som mottagare¹⁰⁴. Ansvaret kan även upphöra medan speditören fortfarande har hand om godset, nämligen om speditören underrättar mottagaren om att godset ankommit men denne inte hämtar det inom femton dagar¹⁰⁵. Speditörens ansvar som transportör kan i så fall komma att ersättas av ett ansvar för lagring om avtal träffats härom. Har parterna träffat avtal om ett uppdrag där speditören åtar sig lagring i egen regi efter utförd transport gäller vissa speciella ansvarsbestämmelser¹⁰⁶. Saknas dylikt avtal kan inte speditören utan vidare lämna varorna vind för våg efter det att femton dagar gått utan svarar för vård av godset inom ramen för en generell omsorgsplikt gentemot uppdragsgivaren¹⁰⁷.

¹⁰⁰ Se exempelvis Ramberg, Spedition och fraktavtal, s. 8f. och Jahr i Marlus nr. 282.

¹⁰¹ NSAB § 23.

¹⁰² NSAB § 22.

¹⁰³ Jfr NSAB § 6 och § 20.

¹⁰⁴ Vem detta är avgörs av transporträttsliga regler. För sjötransporter gäller då att det är innehavaren av ett konossement som är behörig att få godset utlämnat till sig och när det är fråga om land- eller flygtransporter är mottagaren den som är angiven som mottagare på fraktsedeln. Nu för tiden kan dessa dokument ersättas med elektroniska meddelanden.

¹⁰⁵ NSAB § 15.

¹⁰⁶ NSAB § 27.

¹⁰⁷ NSAB § 5 och § 15.

3.4.3 Hur blir NSAB avtalsinnehåll?

Denna problemställning delas med fördel upp i två separata frågor. Den första frågan blir att redogöra för vad som i allmänhet krävs för att NSAB skall anses införlivat med ett individuellt avtal, det vill säga när fråga är om ett traditionellt speditionsuppdrag. Den andra frågan blir att avgöra om problematiken kring införlivandet av NSAB ser annorlunda ut när det uppdrag NSAB skall reglera är ett 3PL-uppdrag.

Utgångspunkten är att parterna måste avtala om NSAB för att bestämmelserna skall bli en del av det individuella avtalet. I de fall villkor anses ge uttryck för handelsbruk¹⁰⁸ anses dessa dock avtalade även om någon individuell partsvilja inte kan fastställas. NSAB har i flera rättsfall blivit tillämpliga på speditionsuppdrag med hänvisning till att bestämmelserna utgör handelsbruk¹⁰⁹. Att ett visst standardavtal har accepterats som handelsbruk behöver inte innebära att avtalet i dess helhet har godtagits som handelsbruk. Så snart ett villkor i NSAB inte anses ge uttryck för handelsbruk krävs det att standardavtalets bestämmelser antingen bifogas det individuella avtalet eller genom hänvisning blir en del av det individuella avtalet. Det är i synnerhet särskilt tyngande klausuler, såsom ansvarsbegränsnings- och skiljedomsklausuler, som kan behöva göras till en del av det individuella avtalet på dessa sätt¹¹⁰.

¹⁰⁸ Om det kan påvisas att parter som tillhör en viss bransch regelbundet och under en viss längre tid, handlar på ett visst sätt i en viss avtalssituation, kan denna sedvana få karaktär av handelsbruk som sätter dispositiv rätt ur spel. Se Ramberg, Spedition och fraktavtal, s. 39.

¹⁰⁹ Se bland annat det kända norska rättsfallet Rt. 1973 s. 967 (*Campingvogn-domen*), en dom från Svea Hovrätt ND 1980 s. 1 och ND 1995 s. 299 (Eidsivating lagmannsrett). Det finns dock även domar som pekar i den andra riktningen. Se ND 1990 s. 1 (Hovrätten för Västra Sverige), ND 1998 s. 51 (Göteborgs Tingsrätt) och ND 1993 s. 311 (Drammen byrett).

¹¹⁰ Se till exempel det ovan nämnda fallet ND 1990 s. 1 (Hovrätten för Västra Sverige) där fråga var om avvisning av talan på grund av skiljedomsklausul i NSAB. Hovrätten fann att NSAB inte på grund av handelsbruk utan vidare utgjorde avtalsinnehåll mellan parterna. Se också Bernitz, Standardavtalsrätt, s. 32 och s. 36ff.

Ett sätt att inkorporera ett standardavtal är att i det individuella avtalet ta in en hänvisning till bestämmelserna¹¹¹. Genom denna teknik blir avtalet i dess helhet avtalsinnehåll och parterna behöver inte fundera över om de enskilda villkoren har stöd i handelsbruk eller inte. Särskilt när båda parterna är näringsidkare och har tidigare erfarenhet från speditorsbranschen har det ansetts fullt tillräckligt med en sådan enkel hänvisning för att NSAB skall bli avtalsinnehåll. Omständigheter som kan få betydelse för om NSAB skall anses som avtalsinnehåll eller inte, är om speditörens avtalspart saknar tidigare erfarenhet av att anlita speditorsfirmor och därför inte är bekant med branschens standardavtal eller om kunden är en konsument. Om detta är fallet torde huvudregeln vara att det inte är tillräckligt med att en hänvisning till NSAB är tryckt på eventuella fakturor eller liknande. Det bör istället krävas att speditören, antingen gör kunden uppmärksam på hänvisningen eller att NSAB bifogas det individuella avtalet. Om speditören uppmärksammar kunden på hänvisningen är det upp till kunden att välja om han vill ta del av villkoren eller inte. Underlåter kunden detta får vederbörande stå sitt kast och anses ha godtagit att NSAB utgör avtalsinnehåll¹¹². För att undvika konflikter bör NSAB *bifogas* det individuella avtalet.

Frågan i detta sammanhang är om NSAB kan ses som handelsbruk också när det gäller tredjepartslogistiksamarbeten och hur en eventuell hänvisning till NSAB i det individuella kontraktet skall tolkas när det rör sig om ett uppdrag som innehåller aktiviteter utöver transport och därtill hörande tjänster. Jag kommer först att diskutera vilken betydelse uppdragets karaktär får för frågan om handelsbruk och därefter hur en eventuell hänvisning skall uppfattas.

¹¹¹ Se exempelvis ND 1999 s. 183 där Borgarting lagmannsrett uttalade att det inte var ovanligt att det individuella avtalet hänvisade till standardklausuler och att näringsidkare måste förutsättas känna till sådana standardavtal.

¹¹² Jfr Bernitz, Standardavtalsrätt, s. 32.

Även om NSAB till stor del har karaktären av handelsbruk, så är det tveksamt om villkoren kan ges rättslig verkan redan i kraft av sin existens också vid ett tredjepartslogistikuppdrag. Om man relaterar till de krav¹¹³ som finns för att ett villkor skall anses ge uttryck för handelsbruk stöter man på problem. Eftersom tredjepartslogistik är en relativt ny företeelse är det till exempel svårt att uppfylla det tidsmässiga krav som finns. Det är heller inte ändamålsenligt att betrakta ett avtal, eller villkor i ett avtal, som handelsbruk när det inte fyller en reell funktion för att lösa de problem som kan uppstå i förbindelse med utförandet av dessa tjänster¹¹⁴. I de flesta fall innehåller ett tredjepartslogistikuppdrag både element av de mer traditionella expeditionstjänsterna, såsom transport och därtill hörande tjänster, och element av de nya tjänster som erbjuds, såsom montering och installering. Man kan då fråga sig om NSAB endast skall få betydelse såsom handelsbruk för de förstnämnda tjänsterna men inte för de sistnämnda. Svaret på denna fråga torde vara jakande och detta är ett incitament till parterna att *uttryckligen* hänvisa till NSAB om de önskar att villkoren skall tillämpas på *alla* de tjänster som ingår i uppdraget. Stöd för denna åsikt finns i ett norskt rättsfall från Borgarting lagmannsrett¹¹⁵. Fallet gällde ett avtal som *i det väsentliga* omfattade lagerhyra och parterna var oeniga om huruvida ansvarsbegränsningen i NSAB kom till användning när det inte var hänvisat till NSAB i parternas individuella avtal. Rätten ansåg att ansvarsbegränsningen inte kunde göras gällande gentemot kunden då avtalet i det väsentliga omfattade lagerhyra. Det hade krävts att speditören gjort kunden uppmärksam på att ansvarsbegränsningsreglerna var en del av avtalet, för att de skulle kunna göras gällande. I detta rättsfall fick således uppdragets karaktär betydelse för bedömningen av hur ansvarsbegränsningen i NSAB skulle bli avtalsinnehåll. En slutsats man kan dra utifrån detta rättsfall är att om transport och därtill hörande tjänster utgör det centrala momentet i ett logistikavtal kommer NSAB troligtvis att bli tillämpligt såsom handelsbruk, men om transporten endast utgör en mindre

¹¹³ Se not 108 ovan.

¹¹⁴ Se nedan, avsnitt 3.4.4.

del av det totala uppdraget kan detta resultera i att NSAB inte heller för transporttjänsten kommer att få betydelse som handelsbruk. Vill man att NSAB skall tillämpas på transporttjänsten krävs det i så fall en uttrycklig hänvisning eller att bestämmelserna bifogas det individuella avtalet.

Nästa fråga blir då att avgöra hur en hänvisning till NSAB skall uppfattas när fråga är om ett 3PL-avtal. En hänvisning bör vara meningsfull för att den skall tillmätas betydelse av en domstol eller en skiljenämnd. Med meningsfull avses att avtalet bör kunna lösa de problem som uppstår. Vad gäller de mera traditionella tjänsterna uppstår här inget problem, utan utgångspunkten är att villkoren kommer att tillämpas. Däremot är det tveksamt om en allmän hänvisning är tillräcklig för att en domstol skall tillämpa NSAB för att lösa konflikter som kan uppstå i förbindelse med de nya atypiska expeditionstjänsterna som ingår i ett avtal om tredjepartslogistik¹¹⁵. Problemet är att det kan vara svårt att veta vad parterna avsett med sin hänvisning till NSAB och om det överhuvudtaget finns någon gemensam partsvilja. För att undvika att domstolen helt enkelt underlåter att tillämpa NSAB på dessa tjänster bör parterna specificera hänvisningen så att det klart framgår att en partsvilja finns. Exempelvis genom att framhålla att ansvarsbegränsningsreglerna skall gälla för alla tjänster som ingår i uppdraget och förklara på vilket sätt de är tänkta att tillämpas, om detta kan vålla problem.

En given utgångspunkt måste vara att parterna inom ramen för avtalsfriheten kan komma överens om att villkoren skall vara tillämpliga även i en situation som normalt inte skulle omfattas av avtalet. För att en sådan överenskommelse skall godtas räcker det, som angivits ovan, förmodligen inte med att enbart hänvisa till NSAB i det individuella avtalet, utan parterna måste kunna bevisa att de verkligen avsett att hela, eller delar av, NSAB skall reglera *samtliga* de tjänster som ingår i uppdraget.

¹¹⁵ LB-1995-01011.

¹¹⁶ Jfr problematiken i avsnitt 3.4.4 nedan.

3.4.4 NSAB:s tillämplighet på tredjepartslogistiksamarbeten

När två parter har gjort NSAB till en del av sitt individuella avtal måste man avgöra om detta är tillräckligt för att bestämmelserna skall bli tillämpliga på alla de tjänster som kan ingå i ett avtal om tredjepartslogistik, oberoende av tjänstens karaktär. Svaret på denna frågeställning får betydelse på så sätt att, om NSAB inte kan tillämpas på tjänsten som speditören utför så blir konsekvensen att man får falla tillbaka på bakgrunds-rätten för att avgöra eventuella konflikter¹¹⁷. Ibland kan detta dock framstå som så onaturligt att man istället bör försöka sig på avtalstolkning som ligger mer i linje med vad parterna kan ha tänkt sig. Detta följer av principen om avtalsfrihet.

Det första problemet blir att avgöra vilka tjänster som regleras av NSAB och vilka som faller utanför. I § 2 NSAB anges *tjänster i anslutning till transport eller lagring av gods* som en av de tre huvudtyper av uppdrag som kan utgöra ett speditiionsuppdrag enligt avtalet¹¹⁸. Dessutom lämnas en ej fullständig exemplifiering på sådana tjänster. Hur elastisk är egentligen denna paragraf? Även om uppräknin-gen i paragrafen inte är uttömmande¹¹⁹ ligger det nära till hands att anta att övriga tjänster, för att omfattas av NSAB, måste vara likartade. Ett funktionellt och nära samband mellan tjänsterna bör således finnas. På detta sätt blir exemplen i § 2 indirekt avgörande för avtalets tillämpningsområde och man får i varje enskilt fall göra en avvägning utifrån de givna exemplen om den aktuella tjänsten kan anses omfattad av NSAB:s ordalydelse.

Montering, enklare tillverkning och installering är som bekant exempel på tjänster som kan ingå i ett tredjepartslogistikuppdrag. Utgångspunkten måste vara att dessa typer av tjänster faller utanför NSAB:s tillämpningsområde. Detta kan man finna stöd för i resonemanget ovan, att tjänsterna inte har ett

¹¹⁷ Se avsnitt 3.5 nedan.

¹¹⁸ De två övriga är transport av gods och lagring av gods.

funktionellt och nära samband med de tjänster som omnämns i avtalstexten. Att kommentaren till NSAB 2000 saknar förklaring till vilka tjänster som skall omfattas av avtalet torde också få betydelse. Tredjepartslogistik och outsourcing var inte något okänt fenomen 1998 när NSAB 2000 utarbetades. Det ligger därför nära till hands att utgå från att NSAB:s upphovsmän inte avsåg att reglera dessa nya atypiska speditionstjänster som kan ingå i ett 3PL-uppdrag, vilket talar för att tjänsterna inte heller omfattas av avtalet.

Ett annat argument som talar för att begränsa villkorens tillämpningsområde¹²⁰, ligger i det faktum att avtalet innehåller ansvarsbegränsningsklausuler¹²¹. Avtalsklausuler som begränsar ansvaret skall tolkas snävt och det bör därför krävas extra tydlighet från speditörens sida om vederbörande önskar att NSAB skall tillämpas på alla de tjänster som ingår i tredjepartslogistikuppdraget¹²².

3.4.5 Kommentar till NSAB som avtalsinnehåll vid 3PL-samarbeten

Om parterna har avtalat om att NSAB skall vara tillämpligt på deras mellanhavanden innebär detta att det individuella avtalet kommer att tolkas i enlighet med NSAB och att NSAB kommer att fylla eventuella luckor i det individuella avtalet. För de atypiska speditionstjänsterna som i utgångsläget inte omfattas av bestämmelserna kan dock avtalet få en ganska marginell betydelse. Detta beror på att avtalet är inriktat på att lösa problem som kan uppstå i förbindelse med transporttjänsten och merparten av de nya tjänsterna är produktrelaterade och inte transportrelaterade. Det kan till exempel vara så att speditören begår ett fel när han skall utföra montering eller installering vilket resulterar i att varan blir behäftad med fel och för en sådan situation erbjuder NSAB ingen lämplig lösning. I varje konkret

¹¹⁹ Detta framgår av att det i § 2 NSAB står *såsom* framför uppräknningen av tjänster.

¹²⁰ Under förutsättning att en tydlig partsvilja saknas, jfr avsnittet ovan.

¹²¹ Jfr NSAB § 20 B och § 22.

¹²² Jfr avsnittet ovan om hur NSAB blir avtalsinnehåll vid 3PL-avtal.

konflikt får man därför värdera de enskilda bestämmelserna för att se om de kan ge någon vägledning.

I synnerhet ansvarsbegränsningsreglerna är lite anpassade till dessa mer produktrelaterade tjänster och det kan komma att krävas betydande tolkningsinsatser från domstolens eller skiljedomarens sida för att de skall kunna tillämpas. Man kan exempelvis tänka sig en situation där speditören skall montera ihop en produkt åt uppdragsgivaren. Skall man då utgå från den färdigmonterade produktens bruttovikt när ansvaret skall begränsas, eller är det den komponents vikt som orsakat felet som skall vara avgörande. Även på ett mer övergripande plan lämpar sig NSAB:s reglering av parternas rättigheter och plikter gentemot varandra mindre väl i förhållande till den nya situation som föreligger idag. Avtalet säger till exempel inget om hur relationen till tredje man skall regleras. Speditörens betydelse för tredje man har ökat avsevärt i och med denna utveckling mot mer produktrelaterade tjänster och det kan därför vara lämpligt att ta in en klausul i avtalet som säger något om ansvaret i denna relation.

Sammanfattningsvis är NSAB föga anpassat till den nya situation vi ser idag på transportmarknaden och det kan vara en god idé att använda sig av andra, mer individuella lösningar.

3.5 Bakgrunds rätt

När det individuella avtalet inte ger svar måste man använda sig av tillämplig bakgrunds rätt och allmänna rättsprinciper för att lösa en uppkommen konflikt. När fråga är om ett 3PL-avtal kan många olika regler bli tillämpliga. Detta beror till stor del på just det faktum att avtalet kan se ut på så många olika sätt och innehålla ett sådant brett spektra av tänkbara tjänster. För vissa tjänster som närmast är att anse som biförpliktelser till en annan förpliktelse, kan samma regler som gäller för huvudförpliktelsern användas även på biförpliktelserna. Man betraktar då biförpliktelsern som ett till huvudavtalet underordnat moment. Om de olika förpliktelserna däremot

framstår som relativt självständiga så skall de regler tillämpas som gäller för det enskilda avtalet¹²³. Det skulle vara alltför utrymmeskrävande att redogöra för alla de möjliga bestämmelser som kan bli aktuella såsom utfyllande regler, därför kommer jag endast att ge några exempel på sådana lagregler som kan komma in som bakgrunds rätt till de olika tjänsterna.

I många 3PL-samarbeten ingår transport som en av bastjänsterna. Skall logistikern själv ombesörja transporten handlar denna del av uppdraget om ett klassiskt transportavtal. Förmedlar logistikern endast transporten blir reglerna om förmedlingsansvar tillämpliga. Det vanliga och mest praktiska torde vara att logistikern åtar sig att utföra transporten själv eller med hjälp av en undertransportör och därför ansvarar såsom transportör gentemot uppdragsgivaren. I de allra flesta fall kommer denna del av uppdraget troligen att regleras av bestämmelserna i NSAB eller eventuellt av individuellt utformade avtalsvillkor. Om parterna inte har utnyttjat sin avtalsfrihet blir däremot dispositiva regler avgörande för det transporträttsliga förhållandets reglering¹²⁴. Transportörens ansvar styrs då av de olika transporträttsliga lagstiftningarna, som i stor utsträckning bygger på internationella konventioner. Vilken lag som blir tillämplig beror på vilket transportmedel som används och transportens geografiska omfattning. Internationella transporter på landsväg regleras av CMR-konventionen från 1956, inrikestransporter av vägtransportlagen. För internationella järnvägstransporter finns COTIF från 1980 och för inhemska transporter järnvägstrafiklagen. Warszawakonventionen från 1929 reglerar flygtransportörens ansvar och för inrikes flyg gäller i Sverige 9 kapitlet luftfartslagen. Sjötransporter regleras av de internationella Haag-Visbyreglerna och för inrikes och internordisk fart gäller den svenska sjölagen.

¹²³ Jfr prop. 1984/85:110 s. 150.

¹²⁴ En stor del av den transporträttsliga lagstiftningen är tvingande vilket innebär att parternas avtalsfrihet är relativt begränsad.

Vid 3PL-uppdrag knyts ofta ett lagringsuppdrag till transporttjänsten. Om sambandet mellan transporttjänsten och lagringsuppdraget är svagt och själva lagringsfunktionen framstår som en självständig tjänst, vilket torde vara det vanliga vid tredjepartslogistik, bör man tillämpa särskilda regler på denna del av uppdraget och inte bara falla tillbaka på de regler som gäller för transporten. Har parterna inte slutit ett särskilt lagringsavtal och inte heller hänvisat till NSAB som innehåller bestämmelser om lagring¹²⁵ får man använda sig av de regler om deposition som finns i handelsbalken. Med deposition avses att ett föremål lämnas in för förvar hos någon annan. I svensk rätt finns det sedan länge vissa bestämmelser i 12 kapitlet handelsbalken som har rubriken "Om inlagsfä, eller nedsatt och förtrott gods". I 2 § i detta kapitel stadgas det att förtrott gods bör man vårda som sitt eget. Depositarien har alltså ett vårdansvar utformat som ett presumtionsansvar för omhändertaget gods¹²⁶. En logistiker som lagerhåller annans gods är en depositarie och om inget annat är avtalat gäller bestämmelsen i handelsbalken¹²⁷.

När det gäller de värdeskapande kringtjänsterna kan uppdraget beträffande många av dessa betraktas som ett slags avtal om tjänst. Det rör sig om arbete på annans egendom eftersom logistikern normalt aldrig äger den eller de produkter han skall bearbeta. Det finns ingen lagstiftning som gäller för kommersiella avtal om tjänst men i det fall bestämmelserna i konsumenttjänstlagen och den allmänna köplagen korresponderar med varandra kan man troligtvis hämta vägledning därifrån¹²⁸. Detta innebär att det för rätt att göra påföljd gällande troligen kommer att krävas att anspråk har framförts inom den allmänna tvåårsfristen¹²⁹. De påföljder som kan komma i fråga för fel i utförandet av tjänsten torde vara de sedvanliga; avhjälpande, innehållande av betalning, prisavdrag, hävning samt

¹²⁵ För en utförlig beskrivning av lagringsansvaret enligt NSAB se Nyhus Kristiansen i MarIus nr. 277.

¹²⁶ Enligt § 27 C p. 3 i NSAB är speditören ansvarig för fel eller försummelse som medför förlust, minskning av eller skada på godset. Ansvarsgrunden här är således vanlig culpa.

¹²⁷ Se också Grönfors, Inledning till transporträtten, s. 48.

¹²⁸ Jfr Hellner, Speciell avtalsrätt II, 1 häftet, s. 83f.

skadestånd. För skadeståndsskyldigheten blir allmänna principer gällande vilket innebär att logistikern har ett presumtionsansvar för skador på omhändertagen egendom. För denna del av logistikerns uppdrag föreligger, till skillnad från transporten, inget tvingande ansvar.

På själva rättsförhållandet mellan uppdragsgivaren och logistikern blir uppdragsrättsliga regler tillämpliga. Dessa regler får dock ingen större betydelse för de problem som diskuteras i den här aktuella framställningen.

¹²⁹ Jfr 32 § 2 st. köplagen (1990:931) och 17 § konsumenttjänstlagen (1990:932).

4 En introduktion till direktkravets problematik

4.1 Inledning

Den övergripande problemställningen vid direktkrav handlar om i vad mån en avtalspart kan vända sig direkt mot sin medkontrahents medkontrahent med sina anspråk. När det gäller tredjepartslogistiksamarbeten är det köparens möjlighet att vända sig direkt mot logistikern, utan att behöva ta omvägen över säljaren, som är intressant. Problemet uppkommer vanligen när logistikern genom att begå ett kontraktsbrott mot sin avtalspart uppdragsgivaren/säljaren orsakar säljarens kontraktsbrott gentemot köparen. Alternativt är det så att det i förhållande mellan någon av de två partskonstellationerna inte föreligger rätt till anspråk, men där omständigheterna ändå är sådana att det, om inte särskilda ansvarsinskränkande omständigheter förelegat, skulle ha funnits en rätt till anspråk. Detta kan till exempel vara fallet om det i köpeavtalet finns en ansvarsfriskrivning som hindrar köparen från att rikta sitt krav mot säljaren.

4.2 Begreppet direktkrav

Med uttrycket direktkrav avses vanligtvis att en borgenär (tredje man) ges rätt att hålla sig "direkt" till sin medkontrahents medkontrahent, trots att ett traditionellt avtalsförhållande dem emellan inte existerar. Det rör sig således om ett krav som sträcker sin verkan utanför parternas inbördes förhållanden. I den angloamerikanska teorin talar man om *direct action* när rätten att hålla sig till sin medkontrahents medkontrahent skall beskrivas och i Frankrike om *action directe*. Det är främst i Frankrike som rättsfiguren har behandlats i stor omfattning. I Norge benämns rätten att hålla sig till sin

medkontrahents, medkontrahent ofta med uttrycket ”springende regress”. Enligt Krüger är detta uttryck missvisande och han har därför lanserat begreppet ”direktekrav”¹³⁰. Även i dansk teori ser man ofta att uttrycket ”springende regres” används¹³¹. Jag kommer genomgående att använda mig av den svenska termen direktkrav.

Begreppet har inget fast innehåll utan förutsättningarna för en sådan rätt varierar beroende på den rättsliga och faktiska kontexten. Detta visar sig också genom att begreppet i nordisk rätt har använts i många olika sammanhang. Till exempel inom transporträtten¹³² där en undertransportör kan hållas direkt ansvarig gentemot en transportkund, inom köprätten¹³³ när en köpare kan rikta krav mot ett bakomliggande led och inom försäkringsrätten¹³⁴ (ansvarsförsäkringar) där det handlar om en skadelidandes direktkrav gentemot försäkringsgivaren. Det som är aktuellt i denna uppsats är en köpares rätt att rikta anspråk direkt mot en tredjepartslogistiker och begreppet kommer främst att användas för att beskriva denna situation.

4.3 Varför kan direktkrav bli aktuellt?

När man diskuterar en köpares rätt att vända sig direkt mot en tredjepartslogistiker blir en naturlig fråga att ställa, varför är köparen intresserad av att vända sig direkt mot logistikern. Är det inte enklare att alltid rikta sina krav mot sin egen avtalspart och så blir det sedan upp till säljaren och logistikern att göra upp sina mellanhavanden.

Svaret på denna fråga är att det många gånger är mer ändamålsenligt att köparen vänder sig direkt mot den som ändå skall bära det slutliga ansvaret,

¹³⁰ Se Krüger, Norsk kontraktsrett, s. 841.

¹³¹ Se Vinding Kruse, Købsretten, s. 165.

¹³² Se exempelvis Grönfors, Inledning till transporträtten, s. 42f och Bull, Innføring i veifraktretten, s. 121.

¹³³ Se exempelvis Krüger, Norsk kjøpsrett, kap. 18.

eftersom köparens egen avtalspart, det vill säga säljaren, kan vara en svåränträffbar utländsk säljare eller helt enkelt visa sig vara insolvent, skyddad av en friskrivning eller oåtkomlig på annat sätt. Köparen har naturligtvis större möjlighet att få sina krav tillgodosedda när det är flera som har ett ansvar. Det främsta argumentet för att en köpare skall vara intresserad av en rätt till direktkrav gentemot logistikern är således säkerhet. Genom direktkravsinstitutet erhåller köparen en ytterligare säkerhet för att han skall få sina eventuella anspråk tillgodosedda. Det är också möjligt att köparen kommer bättre ut rent materiellt om han kan rikta sitt krav direkt mot logistikern i stället för att enbart vara hänvisad till säljaren¹³⁵. En annan fråga som uppstår i detta sammanhang är om det är rimligt att en sådan rätt skall finnas. I litteraturen har olika argument framförts som talar både för och emot en rätt till direktkrav, vilka dessa är kommer att redogöras för nedan.

Logistikern har intresse av att inte påläggas utökade förpliktelser som en följd av att han ansvarar direkt gentemot köparen. Detta problem handlar också om omfattningen av köparens krav och om logistikern kan riskera att förlora några av de invändningar som baseras på logistikavtalet om en rätt till direktkrav för köparen erkänns.

Säljarens intresse är först och främst att hans relation till köparen inte skall förstöras, åtminstone inte om säljaren har tänkt fortsätta göra affärer med köparen. Detta argument faller dock lite om man beaktar att köparen alltid kan välja att vända sig till säljaren istället för logistikern om det inte är så att säljaren är oåtkomlig. Har säljaren gjort sig oåtkomlig får man anta att hans intresse av att bibehålla en god relation till köparen inte är så stort.

¹³⁴ Se exempelvis Bull, Tredjemannsdekningar i försikringsforhold, kap. 3.

¹³⁵ Se om detta i 5.6 nedan.

4.4 Huvudregel – avtals subjektiva begränsning

Den allmänna regeln inom kontraktsrätten är att det endast är avtalsparten, i det här fallet uppdragsgivaren/säljaren som kan göra gällande ansvar gentemot sin medkontrahent, det vill säga logistikern, i enlighet med avtalet. Detta benämns ofta avtalsverkningarnas subjektiva begränsning, eller med en engelsk term "privity of contract"¹³⁶. Om en rätt till direktkrav erkänns för köparen innebär detta ett kringgående av principen om avtals subjektiva begränsning eftersom ett avtal enligt denna princip varken medför förpliktande eller berättigande verkningar i förhållande till annan än avtalsparterna¹³⁷. En konsekvens av principen blir då att en köpare som drabbats av kontraktsbrott, till exempel genom fel i vara eller dröjsmål, inte kan rikta krav direkt mot sin avtalsparts medkontrahent, det vill säga logistikern, trots att förlusten som uppstått beror på logistikern. Köparen är alltså hänvisad till att göra sina krav gällande hos säljaren som sedan i sin tur, med utgångspunkt i logistikavtalet, kan ha rätt att kräva logistikern. Denna rätt är dock beroende av om logistikern friskrivit sig från till exempel avhjälpande eller ersättningsskyldighet. Principen att talan endast kan riktas mot den direkte medkontrahenten stöds av stadgandet i 56 § kommissionslagen. I denna bestämmelse föreskrivs det att tredje man vid kontraktsbrott inte har rätt att göra anspråk gällande direkt mot kommittenten. Tredje man får nöja sig med att rikta sina krav mot sin egen avtalspart, kommissionären.

Principen om avtals subjektiva begränsning har i litteraturen berättigats med olika argument¹³⁸. Det mest centrala argumentet har varit att det medför osäkerhet om man hoppar över ett led i en avtalskedja, det är bättre att var och en håller sig till sin medkontrahent. Mot detta resonemang har det anförts att det är rättsekonomiskt fördelaktigare att direkt placera förlusten

¹³⁶ Se Grönfors i SvJT 1975 s. 519 och Ramberg/Hultmark, Allmän avtalsrätt, s. 267.

¹³⁷ Se exempelvis Håstad, Köprätten, s. 152ff.

¹³⁸ Se exempelvis Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 127f.

där den slutligen skall ligga och på så sätt slippa regresskrav¹³⁹. Detta rättsekonomiska argument stämmer överens med Posner's tes, att rätten tenderar att utformas så att de totala resurserna i samhället ökar oavsett hur de är fördelade. Genom att erkänna en rätt till direktkrav minskar transaktionskostnaderna och på så sätt ökar de totala resurserna i samhället.

4.5 De klassiska ansvarsgrunderna

4.5.1 Inledning

Vad som krävs för att ett ansvar för logistikern gentemot köparen skall uppstå och vad detta ansvar i så fall omfattar beror på vilken ansvarsgrunden är. Det finns olika klassiska ansvarsgrunder som kan sägas utgöra undantag till principen om avtals subjektiva begränsning och som därför möjliggör att köparen kan göra gällande sina krav direkt gentemot logistikern. I detta avsnitt skall en genomgång av dessa traditionella grunder företas. Den mer intressanta frågan, om köparen kan anses ha ett självständigt krav gentemot logistikern som inte behöver hänföras till de klassiska ansvarsgrunderna, kommer inte att behandlas i detta kapitel utan i kapitel 5.

En annan fråga som skall besvaras i detta avsnitt är vilken betydelse ansvarsgrunden får för kravets omfattning. Eftersom två olika avtal ligger till grund för den trepartsrelation som uppstår i samband med tredjepartslogistik är det inte helt enkelt att avgöra vad som utgör avtalsinnehåll i relationen mellan logistikern och köparen. Vilken betydelse får bestämmelserna i köpeavtalet respektive i logistikavtalet för omfattningen av logistikerns direkta ansvar gentemot köparen? Svaret på denna frågeställning har ett nära samband med frågan hur självständig rätten till direktkrav kan anses vara. Ju självständigare rätten till direktkrav anses vara desto mindre begränsas kravets omfång av de underliggande avtalen.

¹³⁹ Jfr Grönfors, *Avtalsgrundande rättsfakta*, s. 103f.

Grunden för logistikerns ansvar får således avgörande betydelse för direktkravets omfattning.

4.5.2 Utomobligatoriskt ansvar

Om man anlägger ett traditionellt synsätt på frågan om en köpare kan vända sig direkt mot en logistiker för att få ersättning för sina anspråk, bör frågan besvaras utifrån de utomobligatoriska reglerna eftersom inget avtalsförhållande existerar mellan dessa två parter. Med denna utgångspunkt kommer kontraktsförhållandena mellan de olika parterna inte att få någon betydelse för relationen mellan logistikern och köparen, utan detta ses som ett helt självständigt rättsförhållande. Bestämmelserna i logistikavtalet respektive köpeavtalet kommer därför inte att begränsa direktkravets omfång.

För att logistikern skall kunna hållas ansvarig enligt utomobligatoriska regler måste vissa allmänna förutsättningar vara uppfyllda. Logistikern måste ha överskridit en utifrån given handlingsnorm och denna handling skall kunna tillräknas vederbörande som uppsåtlig eller vårdslös. Det är köparen som har bevisbördan för att logistikern uppfyller förutsättningarna för ansvar enligt culparegeln. Dessutom måste kravet på adekvat kausalitet vara uppfyllt, vilket begränsar kravet på så sätt att en för skadevällaren helt opåräknelig skada inte medför ansvar. En ytterligare begränsning av det utomobligatoriska ansvarets praktiska betydelse för tredjepartslogistiksamarbeten ligger i det faktum att man i svensk rätt som huvudregel inte kan få ersättning för sådana förmögenhetsskador som inte har samband med person- eller sakskada på utomobligatorisk grund, så kallade rena förmögenhetsskador. Vid ren förmögenhetsskada är huvudregeln att ansvar bara inträder om skadan orsakats genom brottslig gärning¹⁴⁰. Det krävs således i de allra flesta fall att man har ett kontraktsrättsligt krav för att man skall kunna få ersättning för sådana saker

som produktionsbortfall eller uteblivna vinster på avtal med tredje man. Domstolen *kan* dock använda culparegeln vid rena förmögenhetsskador även när det inte är fråga om brott¹⁴¹ men detta måste avgöras från fall till fall. Slutsatsen blir att det är mycket osäkert om man kan få ersättning för skador som produktionsbortfall om kravet grundas på utomobligatoriska regler. Det finns tendenser att vilja inordna rena förmögenhetsskador inom kontraktsrätten i den mån man anser att ersättning skall utgå¹⁴², på så sätt undkommer man problemet. Vid tredjepartslogistiksamarbeten är den vanliga situationen att logistikern begått ett kontraktsbrott gentemot sin avtalspart uppdragsgivaren/säljaren och därigenom orsakat säljarens kontraktsbrott gentemot köparen och köparens förlust. När detta är tillfället föreligger ett särskilt samband mellan uppdragsgivarens/säljarens ersättningsanspråk mot logistikern och köparens anspråk mot säljaren. Detta samband kan motivera att de kopplas samman på ett sådant sätt att köparen kan vända sig direkt mot logistikern med ett anspråk av större omfattning än det han egentligen har enligt de utomobligatoriska reglerna¹⁴³.

En annan fråga som kan få betydelse i detta sammanhang är om en köpare överhuvudtaget tillåts rikta ett utomobligatoriskt krav gentemot logistikern¹⁴⁴. En sådan rätt kan vara utesluten på grund av att, även om inget egentligt avtalsförhållande finns mellan parterna, relationen dem emellan kvalificeras som kontraktsliknande¹⁴⁵.

För ett direktkrav baserat på utomobligatorisk grund gäller att, även om de allmänna förutsättningar för ansvar är uppfyllda, denna möjlighet att rikta krav mot logistikern kan vara avskuren genom en klausul i köpeavtalet som hindrar köparen från att göra krav gällande mot säljaren eller någon som han

¹⁴⁰ 2 kap. 4 § skadeståndslagen (1972:207).

¹⁴¹ Förarbetena till skadeståndslagen betonar att bestämmelsen inte skall tolkas motsatsvis men detta har ändå i stor utsträckning blivit resultatet av lagstiftningen.

¹⁴² Se Kleineman, Ren förmögenhetsskada, s. 230 och s. 243 samt Hellner/Johansson, Skadeståndsrätt, s. 88.

¹⁴³ Se vidare avsnitt 5.5.2.

¹⁴⁴ Jfr avsnitt 4.6 om konkurrerande ansvarsgrunder.

¹⁴⁵ Jfr Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, s. 97f.

ansvarar för efter regler om ansvar utanför kontrakt¹⁴⁶. Ett sådant villkor i köpeavtalet, som tillerkänner tredje man en rättighet, får logistikern åberopa för att begränsa sitt ansvar.

De utomobligatoriska reglerna kan också få betydelse som ett komplement till produktansvaret. Reglerna om produktansvar betraktas som en särskild variant av det utomobligatoriska ansvaret¹⁴⁷. Om köparen drabbas av en sakskada på grund av att logistikern begått ett fel när han utfört sitt uppdrag faller detta ansvar normalt inte in under produktansvarslagen¹⁴⁸. Ofta följer ändå en rätt för köparen att vända sig direkt mot logistikern av reglerna om skadestånd utanför kontraktsförhållanden. Detta framgår av motiven till köplagen där det anges att för sådana skador skall i princip gälla allmänna skadeståndsregler¹⁴⁹. Det är då i huvudsak den allmänna culparegeln i 2 kap. 1 § skadeståndslagen som kommer ifråga när ansvarsspörsmålet skall avgöras.

4.5.2.1 Köparen har drabbats av produktskada

Med produktskada avses att en produkt orsakar person- eller sakskada. En köpare kan drabbas av produktskada om den vara han köper av en säljare skadar honom eller hans egendom. Produktskador ersätts inte enligt köplagen, detta framgår av 67 § 1 st. 2 p., istället ersätts produktskador enligt produktansvarslagen (PAL) från 1992 som är ett resultat av ett EG direktiv från 1985. PAL är tvingande och ansvaret enligt lagen är strikt. Det är ansvaret gentemot tredje man som är huvudföremålet för produktansvarsreglerna men reglerna gäller även i avtalsförhållanden.

¹⁴⁶ En sådan bestämmelse finns i alla de transporträttsliga lagstiftningarna, se 13 kap. 32 § och 36 § sjölagen (1994:1009), 37 § vägtransportlagen (1974:610) och 9 kap. 24 § luftfartslagen (1957:297).

¹⁴⁷ Jfr Krüger, Norsk kontraktsrett, s. 848 och Hellner/Johansson, Skadeståndsrätt, s. 312.

¹⁴⁸ Produktansvaret gäller bara produktskada på sak eller egendom som används huvudsakligen för enskilt ändamål och omfattar således inte kommersiella förhållanden.

¹⁴⁹ Prop. 1988/89:76 s. 50ff och s. 198.

Enligt PAL 6-8 §§ följer att skadelidandes rätt inte är begränsad till att gälla enbart gentemot den som tillhandahöll produkten. Även den som till exempel tillverkat eller importerat¹⁵⁰ produkten kan bli ansvarig och det är i dessa roller som logistikern kan uppträda. Med tillverkare avses nämligen även den som, om produkten består av flera delar, svarat för sammanställandet av delarna eller den som bearbetat produkten¹⁵¹. Har logistikern bara förpackat varan anses han dock inte vara tillverkare enligt PAL. PAL öppnar således för att köparen under vissa förutsättningar kan rikta krav direkt mot logistikern.

Produktansvarslagen får dock en marginell betydelse i kommersiella förhållanden. Detta beror på att, när fråga är om sakskada, en förutsättning för ansvar är att den skadade egendomen till sin typ vanligen är avsedd för enskilt ändamål och att den skadelidande vid tiden för skadan använde egendomen huvudsakligen för sådant ändamål¹⁵². När det gäller sakskador är det alltså främst fråga om en konsumentskyddslag eftersom sakskador som drabbar näringsidkare faller utanför PAL:s tillämpningsområde. Eftersom PAL:s tillämpningsområde är så begränsat är den skadelidande därför i många fall hänvisad till att åberopa de allmänna skadestandsreglerna.

De som är ansvariga enligt PAL kan fritt avtala om den slutliga fördelningen av ansvaret. Detta innebär att parterna i ett logistikavtal kan ta in en bestämmelse i avtalet som reglerar vem som skall bära ansvaret för det fall ansvar enligt PAL blir aktuellt. Det är också vanligt att det i standardavtal finns en bestämmelse om att säljaren ansvarar för produktskador endast vid grov vårdslöshet¹⁵³. Om en sådan finns i köpeavtalet kan säljaren regressvis föra över ansvaret på sin köpare, om säljaren inte varit grovt vårdslös¹⁵⁴.

¹⁵⁰ För att logistikern skall anses vara importör måste han i eget namn ha köpt en vara av en utländsk säljare och sedan fört in varan i Sverige, prop. 1990/91:197 s. 114.

¹⁵¹ Se prop. 1990/91:197 s. 112-113.

¹⁵² Se 1 § PAL (1992:18).

¹⁵³ Se NL 92 p. 36.

¹⁵⁴ Se Håstad, Köprätten, s. 217.

Det intressanta med produktansvaret är att den särskilda lagstiftningen medför ett avsteg från principen om att man inte kan rikta krav mot sin medkontrahents medkontrahent. Ansvaret enligt produktansvarslagen kan dessutom sägas ha både kontraktuella och utomkontraktuella drag, även om det mest liknar det utomobligatoriska ansvaret.

4.5.3 Inomobligatoriskt ansvar

4.5.3.1 Inledning

När det gäller inomobligatoriska direktkrav kan dessa baseras på tre olika ansvarsgrunder, nämligen fordringsöverlåtelse, hoppande regress och tredjemansavtal. I dessa fall härleds sålunda rätten till direktkrav från de två existerande avtalsrelationerna, logistikavtalet och köpeavtalet, vilka i hög grad kommer att bestämma kravets omfattning.

Ett kommersiellt avtal innehåller ofta olika former av friskrivningar, exempelvis för en särskild påföljd såsom skadeståndsskyldighet eller för prestationens beskaffenhet. Följden av en friskrivning blir att ansvaret för den som skall utföra en prestation förändras. En intressant fråga i det här sammanhanget är om man också kan friskriva sig från ansvar i förhållande till annan än den direkte medkontrahenten. Alltså om logistikern kan friskriva sig från ansvar även i förhållande till köparen? Detta är tveksamt, däremot kan säljaren ta in en klausul i köpeavtalet som säger att de friskrivningar han själv gjort även skall ha verkan till förmån för logistikern¹⁵⁵. En förutsättning för att en sådan friskrivning skall godtas är normalt att ansvaret kanaliseras till en annan ansvarig part¹⁵⁶. Både ansvarsfriskrivningar och summamässiga begränsningar av ansvaret kan

¹⁵⁵ Jfr Himalaya-klausuler och tredjemansavtal.

¹⁵⁶ Se Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 208 och s. 226.

brytas om skadan vållats uppsåtligt eller med grov vårdslöshet¹⁵⁷. Detta är dock bara en huvudregel och undantag kan göras, exempelvis om ansvaret kan kanaliseras till en annan part.

4.5.3.2 Fordringsöverlåtelse

En direkt relation mellan kunden och logistikern kan åstadkommas genom en fordringsöverlåtelse (cession). Säljaren överlåter då de krav han har gentemot logistikern på köparen och genom denna överlåtelse inträder köparen som ny borgenär i förhållande till logistikern. Fordringar är som regel överlåtbara och utgångspunkten för denna princip är att borgenärens person i de flesta fall bör sakna betydelse för gäldenären. Parterna kan redan i köpeavtalet ta in en bestämmelse som säger att säljaren överlåter på köparen att utöva den rätt säljaren har eller får gentemot logistikern på grund av avtalet med denne. Principen om fordringsöverlåtelse finns också representerad i flera lagbestämmelser. Till exempel finns i norsk rätt regler som bygger på fordringsöverlåtelse införda i köpsloven¹⁵⁸ § 88 1 st. och i avhendingslova¹⁵⁹ § 4–16. I svensk rätt finns en särskild regel om direktkravsrätt i 46 § konsumentköplagen som kan sägas bygga på principen om fordringsöverlåtelse.

När det direkta ansvaret för logistikern har sin grund i en fordringsöverlåtelse kommer logistikavtalet att vara helt avgörande för direktkravets innehåll. Genom säljarens överlåtelse av fordran till köparen kommer logistikern i kontraktsförhållande till annan än sin ursprungliga avtalspart. Det är då säljarens rätt köparen förvärvar och de krav köparen kan ha på grund av egna förluster eller kostnader, orsakade av dröjsmålet eller den felaktiga prestationen, omfattas inte. Detta framgår av skuldebrevslagen, vars regler om enkla skuldebrev tillämpas analogiskt på

¹⁵⁷ Jfr 13 kap. 33 § sjölagen (1994:1009).

¹⁵⁸ Lov 13 mai 1988 nr. 27 om kjøp.

¹⁵⁹ Lov 3 juli 1992 nr. 93 om avhending av fast eiendom.

fordringar i allmänhet¹⁶⁰. Enligt 27 § skuldebrevslagen skall en förvärvare av en enkel fordran inte förvärva bättre rätt gentemot gäldenären än vad överlåtare hade. Detta innebär således, tillämpat på den här aktuella situationen, att logistikern för att skydda sig mot ett direktkrav från en köpare har rätt att göra gällande alla invändningar baserade på logistikavtalet som han hade kunnat göra gällande om kravet kommit från uppdragsgivaren. Finns det till exempel intaget en klausul i logistikavtalet som förbjuder säljaren att överlåta sina anspråk mot logistikern på en annan part så kan inte köparen genom institutet fordringsöverlåtelse erhålla en rätt gentemot logistikern. Däremot krävs inte vid fordringsöverlåtelse att köparen också har ett krav gentemot säljaren. En sådan rätt kan saknas på grund av att det är intaget en friskrivningsklausul till säljarens förmån i köpeavtalet, men detta hindrar inte att köparen träder in i säljarens krav.

4.5.3.3 Hoppande regress

En tredje möjlig ansvarsgrund för direktkravet är det som kallas för hoppande regress¹⁶¹ och som innebär man hoppar över ett eller flera led i en kontraktskedja och går direkt på den person som slutligen skall bära ansvaret. Denna situation uppstår när det föreligger kontraktsbrott i flera led. Eftersom det är fråga om ett regresskrav så kommer köparens krav att begränsas till de krav han kunde ha gjort gällande mot säljaren och som säljaren sedan kunde ha fört vidare i form av ett regresskrav mot logistikern. En förutsättning för att köparen skall ha rätt till direktkrav enligt detta resonemang är således att vederbörande också har ett krav mot sin egen avtalspart, säljaren. Kravets innehåll begränsas på detta sätt både av köpeavtalet och av logistikavtalet och man säger därför ibland att kravet är försett med dubbla spärrar¹⁶².

¹⁶⁰ Se Mellqvist/Persson, Fordran och skuld, s. 141 och Walin, Skuldebrev m.m., s. 21.

¹⁶¹ Se exempelvis Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, s. 104ff.

¹⁶² Jfr Ulfbeck, Kontraktets relativitet, s. 165.

Om man tillämpar rättsfiguren hoppande regress upprätthålls principen om avtals subjektiva begränsning. Särskilt i Norge och Danmark finns mycket teori som behandlar hoppande regress, eller springende regress som det heter där. Regeln är införd i flera olika lagregler, bland annat i den norska kjøpsloven § 88 2 st., bustadoppføringslova¹⁶³ § 37 och i håndverkertjenesteloven¹⁶⁴ § 27.

4.5.3.4 Tredjemansavtal

Uppdragsgivaren och logistikern kan i sitt avtal ta in en klausul som förpliktar logistikern gentemot köparen och omvänt ger köparen en självständig rätt mot logistikern. Detta är ett avtal till förmån för tredje man. Köparen kan alltså på detta sätt ges en rätt att rikta sina krav på grund av fel eller dröjsmål direkt mot logistikern. Tredjemansavtalets omfattning är dock beroende av åtagandets utformning, det är upp till logistikern och uppdragsgivaren att utforma avtalet som det passar dem. Köparen kan ges en omfattande rätt men rätten kan också inskränkas genom att köparen exempelvis bara får rätt att vända sig direkt mot logistikern vid fel och inte vid dröjsmål. Tredjemansavtal hindras inte av principen om avtalets subjektiva begränsning.

4.6 Konkurrerande ansvarsgrunder

Ibland kan en skadelidande synas ha rätt att grunda sitt anspråk både på kontraktsrättslig och på utomkontraktsrättslig grund. Det föreligger då konkurrerande ansvarsgrunder. Det vanliga är att kontraktsreglerna är förmånligare.¹⁶⁵ Det finns dock situationer där det är mer förmånligt att åberopa de utomobligatoriska reglerna. Ett exempel på en sådan situation är när det finns en ansvarsbegränsning i avtalet. Om talan i ett sådant fall skulle

¹⁶³ Lov 13 juni 1997 nr. 43 om avtaler med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m.

¹⁶⁴ Lov 16 juni 1989 nr. 63 om håndverkertjenester m.m. for forbrukere.

¹⁶⁵ Jfr Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, kap. 8 och Hellner/Johansson, Skadeståndsrätt, s. 89f.

grundas på den tillämpliga kontraktsregeln riskerar den skadelidande att inte få ersättning för hela sin förlust. Om förlusten överstiger begränsningsbeloppet är det därför mer fördelaktigt för den skadelidande att grunda sin talan på de utomobligatoriska skadestandsreglerna. Frågan är om den skadelidande kan välja vilka regler han vill grunda sin talan på. Skulle båda regelsätten leda till samma resultat får problemet ingen reell betydelse. Som exempel på en sådan situation kan nämnas att en skadevållare handlat grovt oaktsamt och ansvarsbegränsningen därför fallit bort, vilket i sin tur medför att den skadelidande kan få ersättning för hela sin förlust på samma sätt som om utomobligatoriska regler hade tillämpats. När det gäller möjligheten att välja regelsätt är rättsläget inte helt klart¹⁶⁶, men för just ansvarsbegränsningsreglerna finns det rättspraxis som talar för att kontraktsregeln skall ges exklusiv verkan¹⁶⁷. För transporträttens del framgår denna princip också av lagstiftningen. I sjölagen kommer principen till uttryck i 13 kap. 32 § där det stadgas att bestämmelserna om ansvarsbegränsning och ansvarsfriskrivning skall gälla även om talan inte grundas på transportavtalet. Av samma paragrafs andra stycke framgår det att en undertransportör skall skyddas av samma begränsningar som transportören själv och att en transportkund inte kan få mer ersättning genom att rikta sitt krav direkt mot en undertransportör. Parterna kan således avtalsvägen komma tillrätta med problemet konkurrerande ansvarsgrunder så att inte den riskfördelning som är etablerad mellan parterna genom deras respektive avtal åsidosätts. Sådana klausuler i ett avtal som tillerkänner en annan part, exempelvis logistikern, samma rätt till ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som den avtalsslutande parten har, kallas för Himalayaklausuler.

¹⁶⁶ Enligt Hellner torde huvudregeln i svensk rätt vara att den skadelidande inte har rätt att åberopa utomobligatoriska regler i stället för kontraktsrättsliga därför att detta är fördelaktigare för honom.

¹⁶⁷ NJA 1949 s. 289 *Postpaketet med silverrävsskinnen* och NJA 1951 s. 656 *Dardeltavlorna* och Gomard, *Obligationsret* 2. del., s. 237.

4.7 Vilken betydelse får kvalificeringen av kravet som utomobligatoriskt respektive inomobligatoriskt för logistikerns ansvar?

Det inomobligatoriska ansvaret skiljer sig i flera hänseenden från det utomobligatoriska ansvaret, hur kravet kvalificeras kan därför få stor betydelse för både köparen och logistikern eftersom olika rättsverkningar uppnås. Det kan dock vara svårt att dra en skarp gräns mellan inomobligatoriskt och utomobligatoriskt ansvar¹⁶⁸. Särskilt när det gäller hur ett direktkrav skall kvalificeras kan man stöta på problem eftersom det aldrig kan bli fråga om ett traditionellt inomobligatoriskt krav. Snarare rör det sig om ett utomobligatoriskt krav med kontrakträttsliga drag och frågan är då i vilken utsträckning man skall behandla kravet som kontraktsrättsligt. Detta avsnitt syftar dock bara till att uppmärksamma hur rättsverkningarna kan variera beroende på hur man kvalificerar kravet.

Kvalificeringen av kravet får betydelse för många olika frågor. Det finns dels generella skillnader, dels finns det lite mer speciella skillnader som beror på vad som är avtalat i det konkreta avtalet. När det gäller de generella skillnaderna är det främst möjligheten att få ersättning för ren förmögenhetsskada som blir starkt begränsad om utomobligatoriska regler åberopas. Innebörden av begreppet ren förmögenhetsskada och dess betydelse skall diskuteras mer i avsnittet nedan. En annan skillnad hänför sig till påföljderna, enligt de inomobligatoriska reglerna kan flera olika påföljder inträda vid kontraktsbrott medan det i utomobligatoriska förhållanden bara kan bli aktuellt med skadeståndsskyldighet. Det är också rent generellt lättare för en köpare att få sina anspråk tillgodosedda om de kvalificeras som kontraktuella eftersom ansvaret i en kontraktsrelation normalt är strängare. Ett exempel på detta är transportörens ansvar, detta är ett så kallat presumtionsansvar. Transportören förmodas (presumeras) ha

¹⁶⁸ I rättsfallet ND 1990 s. 60 har Svea hovrätt upprätthållit en skarp gräns.

ansvar för inträffad händelse om han inte kan bevisa motsatsen, ett culpaansvar med omvänd bevisbörda. I utomobligatoriska förhållanden är det den skadelidande som har bevisbördan för att skadevållaren varit culpös.

Inom kontraktsrätten har också begreppet grov vårdslöshet stor betydelse. Förutsättningarna för regress och även begränsningarna av möjligheterna att åberopa friskrivningsklausuler knyts ofta till förevaron av grov oaktsamhet. Vad som utgör grov oaktsamhet blir då alltid ett problem man måste ta ställning till och begreppets innebörd varierar beroende på i vilken regel och i vilket sammanhang det förekommer¹⁶⁹. Det finns ett rättsfall som behandlar den här problematiken¹⁷⁰. Rättsfallet gällde tolkningen av en bestämmelse om entreprenad i AB 72 och HD gör allmänna uttalanden om begreppet grov vårdslöshet i olika sammanhang.

De mer speciella skillnaderna mellan de utomobligatoriska och de inomobligatoriska reglerna kan röra ett flertal olika frågor. Det kan exempelvis gälla sådant som verkan av ansvarsbegränsningar och friskrivningar och reglerna om reklamation och preskription.

4.7.1 Ren förmögenhetsskada

En ren förmögenhetsskada är en skada som inte har samband med person- eller sakskada¹⁷¹. Ett problem när man diskuterar ren förmögenhetsskada blir därför att dra gränsen mellan sakskada, som är ersättningsgill enligt culparegeln, och ren förmögenhetsskada. I praxis¹⁷² har ett så kallat funktionellt synsätt valts vid denna bedömning. Även om ett objekt inte fysiskt skadats så skall skadan trots detta betraktas som en sakskada om objektets *funktion* nedsatts.

¹⁶⁹ Jfr Hellner/Johansson, Skadeståndsrätt, s. 147.

¹⁷⁰ NJA 1992 s. 130.

¹⁷¹ 1 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

I skadeståndslagen 2 kap. 4 § står det att ren förmögenhetsskada är ersättningsgill enligt culparegeln vid brottslig gärning. Detta lagrum skall enligt förarbetena inte tolkas motsatsvis¹⁷³. Det är dock en omstridd fråga när culparegeln i andra fall, det vill säga även när det inte är fråga om brott, skall tillämpas och ytterst en fråga som måste avgöras av Högsta domstolen¹⁷⁴. Inom kontraktsrätten är culparegeln däremot som utgångspunkt tillämplig också vid rena förmögenhetsskador.

Orsaken till att det som huvudregel krävs ett kontraktsrättsligt krav för att man skall kunna få ersättning för rena förmögenhetsskador, förklaras i litteraturen¹⁷⁵ med att det annars, om man öppnade för ett generellt ansvar utom kontrakt, skulle vara mycket svårt att avgränsa vilka personer som skall anses berättigade till skadestånd och vilka följskador som skall vara ersättningsberättigade. Det är detta argument som populärt kallas för "the floodgate argument". Man anser att utan denna spärregel så skulle skadevållaren läggas ett alldeles för vidsträckt ansvar. Frågan är dock hur relevant detta argument är för min problemställning. Är det verkligen oförutsebart för en tredjepartslogistikern att han kan orsaka köparen förluster genom sitt handlande. Avgörande måste här vara i vilken utsträckning logistikern har kännedom om köparen och dennes avsikt med produkten, eftersom denna kännedom ger logistikern en möjlighet att kalkylera med risken. Kleineman skriver också att det finns relationer som är mer komplicerade än de det obligationsrättsliga synsättet traditionellt verkar ha accepterat. När en rättslig situation är så speciell att den bygger på flera parter medverkan, torde var och en ha att ansvara för sina åtaganden enligt culparegeln mot den skadelidande. Här borde man kunna plocka in många av de situationer som kan uppstå i ett tredjepartslogistikersamarbete, där logistikern och uppdragsgivaren/säljaren båda två har åtaganden gentemot köparen.

¹⁷² Se NJA 1996 s. 68.

¹⁷³ Prop. 1972:5 s. 451f.

¹⁷⁴ Jfr Hellner/Johansson, Skadeståndsrätt, s. 78 och Kleineman, Ren förmögenhetsskada, s. 509ff.

4.8 Utvecklingstendenser i Norden

4.8.1 Inledning

I detta avsnitt skall en kort framställning ges av utvecklingstendenserna för direktkravet i Sverige, Norge och Danmark. Denna framställning kommer att hållas på en allmän och principiell nivå och syftar bara till att visa hur man i våra grannländer ställer sig till frågorna kring direktkrav. Gemensamt för de nordiska länderna är att alla utgår från principen om avtals subjektiva begränsning för att sedan vara mer eller mindre villiga att rucka på denna princip.

4.8.2 Sverige

Sverige är det land som håller hårdast på principen om att ett kontrakt bara har verkan för avtalsparterna. Detta visar sig genom att institutet direktkrav är lite representerat i både lagstiftning, praxis och doktrin¹⁷⁶. Det finns få lagbestämmelser där en rätt till direktkrav är införd och det faktum att det inte införts någon rätt till direktkrav i den svenska köplagen, utan bara i konsumentköplagen, har uppfattats som ett stöd för huvudregeln att direktkrav endast är tillåtet undantagsvis¹⁷⁷.

I svensk lagstiftning finns en rätt till direktkrav enligt 4 kap 22 § jordabalken på grund av rådfel vid köp av fastighet, i 46 § konsumentköplagen där konsumenterna ges rätt på grund av fel i köpt vara

¹⁷⁵ Jfr Kleineman, Ren förmögenhetsskada, s. 127 och s. 377.

¹⁷⁶ Det kom dock en doktorsavhandling i ämnet så sent som 1999 av Laila Zackariasson, Direktkrav – om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär. Även Danmark har fått en doktorsavhandling i ämnet av Vibe Ulfbeck, Kontraktets relativitet – det direkte ansvar i formueretten och i Norge håller en på att skrivas av Amund Bjøranger Tørum i Bergen.

¹⁷⁷ Jfr Håstad, Köprätten, s. 154f och Zackariasson, Direktkrav, s. 122.

rikta krav mot säljare i tidigare säljled¹⁷⁸, i 33 § konsumenttjänstlagen som gäller tredje mans ansvar för vilseledande uppgifter gentemot konsumenten, 56 a § kommissionslagen enligt vilken en försäljningskommittent kan utsättas för direktkrav, i de transporträttsliga lagstiftningarna¹⁷⁹ där transportkunden har rätt att vända sig direkt mot en undertransportör med sina anspråk och i FAL 95 § 3 st.¹⁸⁰. Enligt den nuvarande FAL krävs det att skadevällaren är insolvent för att skadelidande skall kunna hålla sig till försäkringsgivaren. En ny FAL är dock på gång och efter remissförfarandet föreslås nu en ny regel med obligatoriskt ansvar för försäkringsgivaren.

4.8.3 Norge

Uppfattningen i norsk rätt angående direktkrav skiljer sig från den i svensk rätt. Delvis beror detta på att man i norsk rätt inte utgår från principen att man som huvudregel inte kan få ersättning för ren förmögenhetsskada. Rättsfiguren direktkrav har fått en ganska omfattande behandling i teorin¹⁸¹ och det finns flera lagbestämmelser där en rätt till direktkrav är införd. Av de nordiska köplagarna är det till exempel bara den norska köplagen som innehåller en rätt för köparen att rikta anspråk direkt mot säljare i tidigare säljled¹⁸². Det finns också flera andra lagar som innehåller bestämmelser om rätt att rikta anspråk på grund av kontraktsbrott mot annan än medkontrahenten. I avhendingslova 4-16 § fastslås en rätt för köpare av fast egendom att rikta krav på grund av fel inte bara mot tidigare säljare utan också mot säljarens andra avtalsparter¹⁸³, i håndverkertjenesteloven 27 § ges konsumenter rätt att rikta krav mot ett tidigare led när konsumenten lämnat

¹⁷⁸ Det krävs dock att säljaren är på obestånd, har upphört med sin näringsverksamhet eller inte kan anträffas.

¹⁷⁹ 13 kap. 36 § 1 st. och 15 kap. 25 § 2 st. sjölagen (1994:1009), 9 kap. 32 § 2 p. luftfartslagen (1957:297) och 43 § vägtransportlagen (1974:610).

¹⁸⁰ Lag (1927:77) om försäkringsavtal.

¹⁸¹ Se till exempel Kjønstad i Jussens Venner 1978, s. 166-189, Krüger, Norsk kjøpsrett, s. 485-500 och Krüger, Norsk kontraktsrett, s. 841-851. För försäkringssammanhang se också Bull, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold.

¹⁸² § 84 kjøpsloven, denna bestämmelse gäller bara vid fel i vara och ej när fråga är om dröjsmål.

ett tjänsteuppdrag och bustadoppføringslova 37 § etablerar en rätt för konsumenter att rikta felanspråk direkt mot entreprenörens avtalsparter. När de gäller de transporträttsliga reglerna¹⁸⁴ överensstämmer dessa i huvudsak med de svenska reglerna medan det i den norska FAL¹⁸⁵ 7-6 § finns en obligatorisk rätt för den skadelidande till anspråk direkt mot ansvarsförsäkringsgivaren som motsvarar det nya svenska förslaget. I Norge har man också infört en rätt till direktkrav i ett standardavtal, NS 3430 art. 38, som gäller för entreprenader¹⁸⁶. Här ges byggherren rätt att göra entreprenörens felanspråk gällande direkt mot underentreprenörer eller leverantörer, grunden för kravet är således subrogation. Rätten är dock begränsad på så sätt att direktkravet bara kan göras gällande om kravet inte kan göras gällande mot entreprenören eller endast med stor svårighet kan göras gällande mot entreprenören.

Det finns även flera exempel i norsk rättspraxis där varianter av direktkrav har godtagits. I det första fallet, ND 1976 s. 1 NH Siesta, ansågs ägaren av segelbåten Siesta ha rätt att rikta krav direkt mot sin uppdragstagares medkontrahent, som begått ett kontraktsbrott vid flytt och sjösättning av segelbåten. Tanken var här att det var en onödig omväg att ägaren av båten först skulle vända sig mot sin uppdragstagare, som sedan skulle regressa mot sin medkontrahent, kranägaren. Direktkravet i denna dom har ansetts vara baserat på utomobligatorisk grund¹⁸⁷, då domstolen framhäver medkontrahentens culpösa handlande.

Ett annat betydelsefullt avgörande är Davanger-domen, Rt. 1981 s. 445, som rörde köp av fast egendom. Här fick köparen rätt att rikta krav på grund av

¹⁸³ En sådan avtalspart kan vara en arkitekt, rådgivande ingenjör, entreprenör eller handverkare.

¹⁸⁴ 10 kap. §§ 31-32 luftfartsloven, 7 kap. § 45 veifraktloven och § 286 och § 426 sjöloven.

¹⁸⁵ Lov 16 juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler.

¹⁸⁶ Motsvarigheten till detta standardavtal i Sverige är AB 92.

¹⁸⁷ Se exempelvis Hagstrøm i TfR 2001, s. 292 och Bjøranger Tørum i Jussens Venner 2002, s. 322.

fel gentemot en tidigare säljare. Detta avgörande anses bygga på principen om fordringsöverlåtelse (cession)¹⁸⁸.

När det gäller vägtransport fick frågan om direktkrav sin lösning i och med Nordland-domen, ND 1995 s. 238 NH. Domen fastslog att en undertransportör är direkt ansvarig gentemot den berättigade i enlighet med det ursprungliga fraktavtalet för uppkommen skada. Stöd för detta fann domstolen, dels i veifraktlovens bestämmelser, dels i de allmänna reglerna om tredjemanslöften.

En fjärde viktig norsk dom är Veidekke-domen, Rt. 1998 s. 656, som gällde frågan om direktkrav i ett entreprenörsförhållande. I detta rättsfall har Høyesterett delvis lämnat sin tidigare lite försiktiga linje när det gäller direktkravsinstitutet i norsk avtalsrätt¹⁸⁹. Frågan var om en byggherre kunde göra gällande ett direktkrav mot underentreprenören utan stöd i lag. Detta ansågs de ha rätt till med hänsyn bland annat till den *direkta kontakt* som förekommit mellan byggherren och underentreprenören. Detta avgörande är viktigt eftersom domstolen inte försöker basera direktkravet på någon av de klassiska ansvarsgrunderna utan låter de konkreta förhållandena bli avgörande som grund för direktkravet¹⁹⁰.

Sammanfattningsvis kan man säga att rättsutvecklingen i Norge, både när det gäller lagbestämmelser och rättspraxis, har gått i riktning mot att erkänna direktkrav.

4.8.4 Danmark

Dansk rätt har, liksom norsk rätt, en mer positiv inställning till direktkravsinstitutet. Till skillnad från Sverige, men i likhet med Norge,

¹⁸⁸ Jfr Ot. prp. nr. 80 (1986-87) s. 137, Krüger, Norsk kontraktsrett, s. 845 och Hagstrøm i TfR 2001, s. 292.

¹⁸⁹ Jfr Bjøranger Tørum i Jussens Venner 2002, s. 322.

¹⁹⁰ Se s. 661 i domen.

utgår man inte i Danmark från principen att man inte kan få ersättning för ren förmögenhetsskada utanför kontrakt¹⁹¹. Den första som behandlade direktkravet var Ørsted¹⁹² som antog att köparen vid ”vanhjemmel”¹⁹³ hade rätt att kräva säljarens hemulsman. Han betraktade de rättigheter som en köpare kunde ha mot sin säljare som ett accessorium till det överlåtna vilket innebar att rättigheterna automatiskt övergick till en senare förvärvare av saken. Andra författare som också behandlat direktkravsproblematiken är till exempel Gomard¹⁹⁴ och Vinding Kruse¹⁹⁵.

När det gäller lagbestämmelser där en rätt till direktkrav finns införd är det främst den danska FAL¹⁹⁶ som man kan peka på. Enligt denna lags 95 § 1 st. har den skadelidande rätt att vända sig direkt gentemot ansvarsförsäkringsgivaren när skadevållarens ersättningsplikt är fastslagen. Rätten till direktkrav i denna bestämmelse förutsätter inte att skadevållaren är insolvent. Däremot krävs det att kravet är fastslagit, med detta avses dock inte fastslagit genom dom utan det räcker att skadevållaren har erkänt kravet. Det finns också en bestämmelse som gäller vid konsumenters köp av fast egendom i forbrugerloven¹⁹⁷ 2 § 5 st., denna regel bygger på principen om fordringsöverlåtelse (cession). Danmark har naturligtvis också bestämmelser motsvarande de svenska och norska på tranporträttens område. Dessa finner man i sjøloven 286 §, i CMR-loven 6 kap. 43§ och i luftfartsloven 119 a-b §§.

Det är främst genom rättspraxis som tendensen att erkänna direktkrav under vissa förutsättningar har visat sig¹⁹⁸. I rättspraxis har köpare både vid lösöreköp och vid köp av fast egendom givits rätt till direktkrav. De flesta danska domar rör köp av fast egendom. Bland annat har en köpare av en

¹⁹¹ Ulfbeck, Kontraktens relativitet, s. 169.

¹⁹² Haandbogen, bind 5, s. 137ff.

¹⁹³ Motsvaras av rådhetsfel i Sverige.

¹⁹⁴ Obligationsret 1 del, s. 176ff.

¹⁹⁵ Ejendoms køb, kap 13 och Købsretten, s. 165ff.

¹⁹⁶ Lov nr. 129 af 15. april 1930 om forsikringsaftaler.

¹⁹⁷ Lov nr. 391 af 14. juni 1995 om forbrugerbeskyttelse ved erhvervelse af fast ejendom.

¹⁹⁸ Jfr Gomard, Obligationsret 1 del, s. 179.

”byggegrund” i UfR 1973.413 H ansetts ha rätt att rikta krav på ersättning direkt mot sin säljares säljare, som trots vetskap underlätit att upplysa om att marken inte kunde bebyggas utan att först pålas.

Det finns också nytt avgörande från Højesteret U2002.24 som, trots att direktkrav inte medgavs, har tolkats som ett bevis på att en ny regel om direktkrav har utvecklats, som inte kan placeras in i de traditionella teorierna om ansvarsgrunder¹⁹⁹. Fallet handlade om försäljning av takpannor till konsumenter. Efter några år visade det sig att en del av takpannorna var behäftade med produktionsfel och två konsumenter stämde då producenten med krav på ersättning. Reklamationsfristen i köplagen hade dock löpt ut och kraven ogillades därmed. Domskälen ger intryck av det spelade en väsentlig roll att felet endast var av mindre allvarlig art, takpannorna var inte otäta, och att resultatet mycket väl kunde ha blivit ett annat om pannorna hade varit otäta.

Trots att Danmark inte har många lagbestämmelser som ger rätt till direktkrav visar ändå rättspraxis och teori att det finns en positiv hållning till att under vissa förutsättningar öppna för en rätt till direktkrav.

¹⁹⁹ Jfr Ulfbeck i TfR 2002, s. 865f.

5 Finns det en rätt till direktkrav vid 3PL-samarbeten?

5.1 Inledning

Att en köpare, under vissa förutsättningar, kan rikta ett direktkrav mot logistikern råder det inget tvivel om. Som framgår av kapitlet ovan finns det flera olika möjligheter för en köpare att slippa ta omvägen över säljaren och i stället hålla logistikern direkt ansvarig för fel eller dröjsmål. Denna rätt för köparen måste dock kunna stödjas på en särskild ansvarsgrund eftersom man, genom att erkänna en rätt till direktkrav, frångår huvudprincipen om avtals subjektiva begränsning. Frågan är då om en köpare vid 3PL-samarbeten kan erhålla en mer självständig rätt till direktkrav som inte grundas på en av de i kapitel 4 nämnda traditionella ansvarskonstruktionerna och hur en sådan rätt i så fall motiveras²⁰⁰.

När det gäller möjligheten för en köpare att i samband med ett 3PL-samarbete hålla logistikern direkt ansvarig är det lämpligt att dela upp frågeställningen i relation till de olika moment som kan ingå i en logistikers uppdrag. I och med att logistikern uppträder i många olika roller medför detta att man inte kan ge ett generellt svar på frågan om direktkrav vid 3PL-samarbeten. Man kan alltså inte säga att det finns en generell rätt till direktkrav i tredjepartslogistik-samarbeten utan detta är något som måste avgöras utifrån de konkreta förhållandena i den aktuella situationen. Efter genomgången av hur man kan se på möjligheten till direktkrav vid de olika momenten kommer jag att redogöra för de omständigheter som kan komma

²⁰⁰ Jfr Ulfbeck, Kontraktets relativitet. Avhandlingens tes är just att direktkravet måste "självständiggöras" och att "det direkte ansvar er et eksempel på en ansvarsform, som bedre lader sig beskrive som en blanding mellem et kontraktsansvar og et deliktsansvar, idet ansvaret i visse henseender har deliktuel præg, i andre kontraktuel", s. 187. Se också

att få betydelse för det direkta ansvaret. Sedan skall frågan om vilken betydelse bestämmelserna i logistikavtalet respektive köpeavtalet får för direktkravets innehåll besvaras och slutligen skall några ord sägas om kvittning i dessa direktkravssituationer.

5.2 Transporttjänsten

I de samarbeten där uppdragsgivaren har överlåtit till logistikern att ombesörja transporterna in till och ut från lagret uppträder logistikern som undertransportör i förhållande till en köpare. På transporträttens område har man gått långt i riktning mot att erkänna direktkrav och detta får naturligtvis genomslagskraft också i ett 3PL-samarbete om köparen kan visa att skadan uppstått i samband med transporten. För transporttjänsten råder det således inga tvivel, alla transporträttsliga konventioner²⁰¹ ålägger den utförande transportören ett ansvar trots att inget avtal finns mellan den utförande transportören och transportkunden. Förutom av lagregler följer ansvaret också av allmänna transporträttsliga principer och rättspraxis från de nordiska länderna²⁰².

Det är inte helt klart vilken den teoretiska grunden för direktkravet inom transporträtten är, flera alternativ har framförts i litteraturen. Enligt Grönfors²⁰³ är det *faktiska omhändertagandet av godset* avgörande. Genom detta omhändertagande uppkommer enligt honom en avtalsrelation mellan undertransportören och transportkunden. Han anser således att en avtalsrelation uppkommer med hjälp av en annan avtalsmekanism än avtalslagens traditionella anbud och accept. Andra har istället förklarat direktkravet med att mottagaren av godset övertar avsändarens fordran på att

Borup Nørgaard och Vestergaard Pedersen och deras teori om ”kontraktsafhængigt retsbrudsansvar” i U 1995B.385, s. 385-386.

²⁰¹ De internationella konventionerna har implementerats genom nationell lagstiftning.

²⁰² Jfr exempelvis Bull, *Innføring i veifraktrett*, s. 114 och Grönfors, *Allmän transporträtt*, s. 45. ND 1976 s. 1 NH *Siesta*, ND 1995 s. 238 NH *Nordland*, ND 1973 s. 24 Göteborgs TR *Tor Mercia* och ND 1973 s. 286 Stockholms TR *Morska Agencja*.

utfå godset och därigenom också rätten att kräva transportören på ersättning för det fall godset skadas eller försenas²⁰⁴. Klart är i alla fall att man inte kan kvalificera kravet som antingen kontraktuellt eller utomobligatoriskt, utan direktkravet på transporträttens område intar en särställning som har växt fram ur ett praktiskt behov²⁰⁵.

5.3 Lagringstjänsten

När det gäller själva lagringstjänsten är det mer tveksamt om en rätt till direktkrav, som inte baseras på de traditionella ansvarsgrunderna, kan erkännas. Det finns inget stöd i lagstiftning för en sådan rätt däremot finns det en serie med äldre rättsfall enligt vilka transportkunder tillerkänts en rätt rikta talan direkt mot den som, utan att vara transportör, haft att ta vård om godset²⁰⁶. Detta stämmer också med Grönfors resonemang om att själva omhändertagandet av godset etablerar en kontraktsliknande relation. Det ligger därför nära till hands att anta att det, även under den tid logistikern har godset i sin besittning i egenskap av lagerhållare och inte transportör, skall kunna föreligga ett direkt ansvar.

Om logistikern också svarar för transportfunktionen torde det vara lättare att få medhåll i en direktkravstalan. Man kan då se lagringstjänsten som ett nödvändigt led i transporten, att lagringen bara är en biförpliktelse till själva transporttjänsten. Med detta synsätt kan man hävda att samma regler och principer skall tillämpas på lagringsuppdraget som på transportuppdraget och att en rätt till direktkrav därmed skall erkännas. Ofta är dock lagringsavtalet ett självständigt avtal i förhållande till transportavtalet och då kan man inte falla tillbaka på transporträttens regler utan får utifrån en

²⁰³ Grönfors, *Avtalsgrundande rättsfakta*, s 56ff och s. 108, jfr densamme i SvJT 1975 s. 513ff., särskilt s. 521 och SvJT 1992 s. 138f.

²⁰⁴ Jfr NJA 1958 s. 648 och Rodhe, SvJT 1961 s. 275f.

²⁰⁵ Jfr Ulfbeck, *Kontrakters relativitet*, s. 377.

²⁰⁶ Se NJA 1907 s. 424, NJA 1910 s. 602, NJA 1919 s. 378, NJA 1928 s. 327 och NJA 1944 s. 160.

konkret värdering i det enskilda fallet avgöra om en kontraktsliknande relation kan anses ha uppkommit mellan logistikern och köparen²⁰⁷.

5.4 De värdeskapande kringtjänsterna

För sådana tjänster som utförs antingen på lagret eller hos kunden, såsom montering, installering, kontroller och anpassning av produkter, finns det inga lagregler eller rättspraxis som ger stöd för att en rätt till direktkrav skall tillåtas²⁰⁸. En svårighet när det gäller dessa tjänster blir att dra gränsen mot den rena lagerverksamheten. Gränsdragningen får betydelse på så sätt att det torde vara lättare att få medhåll i en talan om direktkrav mot logistikern för de tjänster som är hänförliga till själva lagerverksamheten, än för de tjänster som inte har något egentligt samband med traditionell lagerverksamhet. Ju längre bort från transporttjänsten man rör sig desto svårare blir det troligtvis för en köpare att rikta sina anspråk på grund av fel eller dröjsmål direkt mot logistikern. En lämplig lösning av gränsdragningsfrågan torde vara att dra gränsen utifrån samma kriterier som är föreslagna i kap. 3.4.4 för att avgöra vilka tjänster som kan anses omfattade av ordalydelsen i § 2 NSAB 2000, det vill säga ett slags ejusdem generis-princip. Även denna gränsdragning kan nämligen sägas utgå från hur nära sammanbundna tjänsterna kan anses vara med transporttjänsten. Detta resonemang stämmer väl överens med argumentet att ju närmare koppling aktiviteterna har till transporttjänsten desto lättare blir det att hävda direkt ansvar för logistikern.

För de icke-transportanknutna tjänsterna kommer omständigheterna i det konkreta fallet i stället att bli avgörande för om en rätt till direktkrav ändå kan erkännas. Avgörande blir då, på samma sätt som för det självständiga lagringsuppdraget, om man kan anse att en kontraktsliknande relation har uppkommit eller inte. Det torde dock rent generellt vara så att det krävs att

²⁰⁷ Se 5.5 för frågan om vilka omständigheter som kan få betydelse för denna bedömning.

²⁰⁸ Förutom en sådan osjälvständig rätt som grundas på en av de klassiska ansvarsgrunderna angivna i 4.5 ovan.

man kan stödja sin talan på starkare argument för att kunna ålägga logistikern ett direkt ansvar som en följd av ett avtalsbrott hänförligt till utförandet av de värdeskapande kringtjänsterna, jämfört med den situationen att ett kontraktsbrott är hänförligt till det självständiga lagringsuppdraget.

5.5 Argument för direktkrav

När det varken finns lagregler eller rättspraxis som ger svar på frågan om direktkrav skall tillåtas i en viss situation måste man avgöra detta genom en argumentation utifrån relevanta omständigheter. I detta avsnitt skall jag peka på de omständigheter som kan vara av betydelse för frågan om direktkrav skall tillåtas för avtalsbrott hänförliga till tjänster som ingår i ett 3PL-samarbete. Utgångspunkten är som bekant principen om avtals subjektiva begränsning och enligt det traditionella sättet att se på avtalsrelationer saknar köparens och logistikerns relation den avtalsrättsliga stämpeln. Frågan är om rättsförhållandet ändå är så speciellt att en rätt till direktkrav kan anses berättigad. För att detta skall låta sig göras krävs att man låter direktkravet stödjas på en mer självständig grund än vad som traditionellt har varit fallet.

5.5.1 3PL-avtalet som ett trepartsavtal

På en del ställen i litteraturen har trepartsrelationer givits en rättslig innebörd²⁰⁹. När det gäller ansvarsförsäkringar har det till exempel uttalats att ansvarsförsäkringen är på glid från att vara ett tvåsidigt förhållande mellan skadevållaren/försäkringstagaren och ansvarsassurandören till att bli ett trepartsförhållande, där den skadelidande har en självständig rättslig roll²¹⁰. Om man anlägger detta synsätt kan det hävdas att köparen redan som en följd av konstellationens utseende har en självständig rätt till direktkrav.

²⁰⁹ Jfr Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år, s. 51 och Bull, Tredjemannsdekningar i försikringsförhold, s. 59ff och s. 213.

²¹⁰ Se Bull, Tredjemannsdekningar i försikringsförhold, s. 213.

När säljaren i egenskap av uppdragsgivare ingår avtal med logistikern etableras samtidigt ett slags rättsförhållande mellan logistikern och köparen vilket kan läggas till grund för ett direktkrav, på så sätt uppkommer ett trepartsavtal. En avvikelse på detta sätt från principen om avtals subjektiva begränsning kan motiveras med praktiska hänsyn. När samhället förändras måste rättssystemet anpassas efter utvecklingen. Det var just praktiska behov som låg bakom transportavtalets utveckling till ett trepartsavtal²¹¹.

5.5.2 Avtalens och kravens sammankoppling

Det nära samband som finns mellan köpeavtalet och logistikavtalet talar för att man kan ålägga logistikern ett ansvar utanför det direkta kontraktsförhållandet. Det finns en stark koppling mellan köpeavtalet och logistikavtalet eftersom logistikavtalet är en konsekvens av köpeavtalet. Säljaren har ju inget behov av att anlita en logistiker om vederbörande inte först vet att han kommer att få avsättning för sina produkter. Åtminstone får detta anses vara den teoretiska utgångspunkten, även om tidsföljden av praktiska skäl kan komma att rubbas. Det föreligger också ett tydligt sammanhang mellan anspråken som kan motivera en direktkravs rätt, köparen har ett kontraktuellt anspråk mot säljaren som i sin tur, som en följd av detta första anspråk, har ett kontraktuellt anspråk gentemot logistikern²¹². Det finns flera lagbestämmelser i nordisk rätt som erkänner en rätt till direktkrav mot tidigare säljled²¹³, trots att dessa bestämmelser till stor del finns i konsumentskyddande lagstiftning bör en jämförelse kunna göras. Båda situationerna karakteriseras ju av att det föreligger kontraktsbrott i ett eller flera led. För logistikern bör det vara av mindre betydelse om det är säljaren eller köparen som gör kravet gällande, så länge hans ansvar inte utvidgas i förhållande till det ansvar han ändå har gentemot uppdragsgivaren²¹⁴.

²¹¹ Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år, s 46ff.

²¹² Jfr Zackariasson, Direktkrav, s. 404f.

²¹³ Se exempelvis 46 § konsumentköplagen (1990:932) och § 84 i den norska kjøpsloven.

²¹⁴ För frågan om hans ansvar kan utvidgas se 5.6 nedan.

5.5.3 Vetskap och insikt

Parternas vetskap om varandra är ett element som kan få betydelse för logistikerns ansvar gentemot köparen. Det faktum att logistikern vet vem som skall ha produkterna han bearbetar eller som på annat sätt ingår i hans uppdrag talar för att hans ansvar gentemot köparen bör utvidgas. Vetskap kan finnas om köparen på ett eller annat sätt är identifierad i logistikavtalet, till exempel i transportavtalet. Ett annat praktiskt exempel är när logistikerns uppdrag innefattar installering eller montering av en produkt hos en namngiven köpare. På motsvarande sätt kan det också få betydelse om det av köpeavtalet framgår att säljaren kommer att anlita logistikern för att fullgöra vissa närmare definierade tjänster²¹⁵.

Logistikerns insikter i de skaderisker som är förenade med hans uppdrag är en annan relevant faktor. Logistikern måste, när han ingår ett avtal med uppdragsgivaren, räkna med att avtalet kommer att få betydelse för fler än bara hans egen medkontrahent²¹⁶. Det är därför också naturligt att andra än enbart uppdragsgivaren kan grunda en rätt på det. Att logistikern när han ingår avtalet med sin uppdragsgivare vet vad de produkter som ingår i uppdraget kommer att användas till och därför kan förutse vilka konsekvenser ett avtalsbrott skulle få, ökar troligtvis benägenheten att hålla honom direkt ansvarig för en köpares förluster. Normalt innebär detta att logistikern också vet vem köparen är, men det kan också vara så att han bara vet vilken typ av köpare det rör sig om och inte nödvändigtvis vem den konkrete köparen är.

²¹⁵ Jfr Rt. 1998 s. 656 där den norska Høyesterett efter en konkret värdering etablerar en rätt till direktkrav vid entreprenad. I domskälen framhålls det, som ett av argumenten för att direktkrav skall tillåtas, att underentreprenörens anbud var bifogat entreprenörens anbud till byggherren.

²¹⁶ Jfr NJA 1987 s. 692 *Konefallet* som gällde rådgivaransvar och där Högsta domstolen uttalade att det för värderingsmannen måste ha stått klart att intyget kunde komma till användning för skilda ändamål och av flera personer. Övervägande skäl ansågs även tala för att den som med fog satt sin tillit till ett värderingsintyg inte skulle bära följderna av en

5.5.4 Direkt kontakt

I anslutning till avsnittet ovan bör nämnas det förhållande att logistikern och köparen har haft direkt kontakt och vilken betydelse detta kan få för direktkravet. Det finns två typiska situationer där logistikern och köparen kommer att ha direkt kontakt. Den ena är den att det är köparen som enligt köpeavtalet skall ordna med transporten ut från lagret, köparen hämtar då varorna på det lager där logistikern lagerhåller dem. Den andra situationen är den att logistikern skall installera eller montera ihop en vara hos köparen och eventuellt även utbilda köparens personal i hantering av produkten. I Veidekke-saken²¹⁷, som gällde entreprenad, la Høyesterett avgörande vikt på just det faktum att det i praktiken hade etablerats en direkt kontakt mellan byggherren och underentreprenören²¹⁸.

5.6 Direktkravets innehåll

När man fastslagit att en rätt till direktkrav föreligger blir nästa fråga att avgöra omfånget av detta krav. Eftersom två olika avtal ligger till grund för den trepartsrelation som uppstår i samband med tredjepartslogistik är det inte helt enkelt att avgöra vad som skall utgöra avtalsinnehåll i relationen mellan logistikern och köparen. Vilken betydelse får bestämmelserna i köpeavtalet respektive i logistikavtalet för omfattningen av logistikerns ansvar gentemot köparen? Svaret på denna frågeställning har ett nära samband med frågan hur självständig rätten till direktkrav kan anses vara. Ju självständigare rätten till direktkrav anses vara desto mindre begränsas kravets omfång av de underliggande avtalen och desto mer ingriper man också i parternas avtalsfrihet.

skada som ytterst berodde på att intygsgivaren förfarit vårdslöst. Se också diskussionen hos Kleineman, Ren förmögenhetsskada, s. 542f.

²¹⁷ Rt. 1998 s. 656.

I detta avsnitt skall jag se på vilka materiella invändningar logistikern kan göra gällande gentemot ett direktkrav från köparen. Invändningarna kan delas in i två grupper. De hänför sig antingen till logistikavtalet eller till köpeavtalet. De aktuella situationerna kan se ut på många olika sätt. Det mest vanligt förekommande torde vara att logistikern åberopar ett villkor i logistikavtalet, det vill säga det avtal som är ingått mellan honom själv och uppdragsgivaren, för att skydda sig mot ett direktkrav från köparen. Det kan dock se annorlunda ut och logistikern kan finna det mer ändamålsenligt att åberopa ett villkor som finns i köpeavtalet, det vill säga det avtal som är ingått mellan säljaren och köparen och i vilket logistikern inte är part, för att skydda sig mot eller begränsa ett krav som kommer från köparen. Omvänt kan köparen önska grunda sin talan på antingen ett villkor i köpeavtalet eller ett villkor som finns i logistikavtalet. Vilket avtal köparen väljer att grunda sitt krav på beror naturligtvis på vad som är mest fördelaktigt för honom. Frågan är om en part kan åberopa ett villkor i ett avtal, i vilket vederbörande inte är part, för att detta är mer fördelaktigt för honom i den aktuella situationen.

5.6.1 Utgångspunkt

Utgångspunkten torde vara den att avtalet mellan uppdragsgivaren och logistikern respekteras och att logistikavtalet därmed begränsar kravets innehåll. Har logistikern uppfyllt de förpliktelser han har enligt logistikavtalet bör han som huvudregel inte kunna åläggas ett direkt ansvar gentemot en köpare. För logistikern bör det nämligen vara av mindre betydelse vem av uppdragsgivaren och köparen som gör gällande ett krav gentemot honom, medan den omständigheten att ansvaret inte utvidgas, i förhållande till det ansvar och den riskfördelning som är avtalad genom logistikavtalet, torde vara av stor betydelse. Detta är också regeln enligt de transporträttsliga lagstiftningarna där en undertransportörs direkta ansvar

²¹⁸ Domen s. 661. Se också Bjøranger Tørum i Jussens Venner 2002, s. 324f.

gentemot en transportkund som huvudregel inte kan bli strängare än det ansvar han har gentemot huvudtransportören²¹⁹.

Ett rättsfall rörande internationell vägtransport kan anföras som stöd för utgångspunkten att logistikerns ansvar inte kan utvidgas i förhållande till logistikavtalets bestämmelser. I detta rättsfall, ND 2000 s. 38 Svea Hovrätt, gällde frågan en undertransportörs bundenhet vid huvudtransportörens avtal enligt CMR-konventionen art 34. En importör av bär hade anlitat en transportör för transport av bär från Lettland till Sverige. Transportören anlidade i sin tur en undertransportör som skulle utföra transporten. I huvudtransportörens fraktavtal med transportkunden ingick ett villkor om kyltransport. Av fraktsedeln framgick däremot inte villkoret om kyltransport. När bären kom fram till Sverige var de totalförstörda och transportkunden krävde undertransportören på ersättning för att transporten inte skett i en bil med kylaggregat såsom avtalat. Hovrätten tillämpade art 34 i CMR-konventionen analogt och fann att undertransportören inte var bunden av villkoret om kyltransport mellan transportkunden och huvudtransportören då detta villkor inte hade angetts i fraktsedeln.

Ibland kan det dock framstå som befogat att bryta igenom denna huvudregel när ett direkt ansvar åläggs logistikern. Det blir då nödvändigt att i varje konkret fall ta ställning till de enskilda avtalsvillkoren²²⁰. Vissa hållpunkter bör ändå kunna ges.

5.6.2 Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler

Om logistikavtalet innehåller särskilt tyngande klausuler, såsom jurisdiktions- och skiljedomsklausuler, bör logistikern inte tillåtas åberopa dessa villkor för att avvisa ett direktkrav. Med tanke på att det ofta ställs särskilt höga krav för att anse sådana klausuler som inkorporerade i ett avtal är det inte rimligt att låta dessa klausuler utgöra avtalsinnehåll i ett indirekt avtal. Det finns också stöd i rättspraxis för att sådana klausuler inte skall kunna åberopas av andra än avtalsparterna. Logistikern kan således som huvudregel inte heller åberopa en klausul i köpeavtalet som föreskriver att tvister skall avgöras genom skiljedom eller vid utländskt forum.

²¹⁹ Se 43 § vägtransportlagen (1974:610), 13 kap. 36 § sjölagen (1994:1009) och 9 kap. 33 § 2 st. luftfartslagen (1957:297).

I fallet Despina GK NJA 1977 s. 796, som rörde en undertransportörssituation, hänvisade undertransportören till en jurisdiktionsklausul i det konossement som var utställt av huvudtransportören till transportkunden, för att hindra att tvisten togs upp vid svensk domstol. Revisionssekreteraren angav i sitt yttrande som ändamålsskäl för att jurisdiktions- och skiljedomsklausuler intar en särställning, att rättsföljderna av sådana klausuler skulle framstå som i stort sett oförutsebara, om giltigheten skulle utsträckas till olika tänkbara kontraktsmedhjälpare.

Ett annat liknande fall är Rt. 1994 s. 1024 där ett avtal mellan en huvudentreprenör och dennes byggherre innehöll en skiljedomsklausul. När byggherren sedan riktade direktkrav gentemot underentreprenören åberopade underentreprenören att saken skulle avvisas med hänvisning till att talan inte var väckt vid rätt forum. Denna invändning avvisades med hänvisning till att den som gör krav gällande som grundas på andra parter avtal enligt tvistemålsloven § 452 inte också måste ta skiljedomsklausuler med på köpet.

5.6.3 Reklamationsbestämmelser

Även när det gäller villkor som reglerar reklamation kan man tänka sig undantag från huvudregeln. En reklamationsbestämmelse i ett avtal är ofta mycket vagt formulerad, som till exempel att motparten skall meddelas ”inom skälig tid” eller ”utan oskäligt uppehåll” om hans prestation inte är avtalsenlig²²¹. När reklamationsfristens längd skall avgöras måste man då ta hänsyn till de intressen som skall tillvaratas. Detta får betydelse på så sätt att om en köpare åläggs att reklamera till logistikern så bör denne normalt få längre tid på sig att reklamera, jämfört med den tidsfrist som hade ansetts skälig för uppdragsgivaren. Den längre reklamationsfristen motiveras av att köparen normalt inte har haft samma praktiska möjligheter att framföra reklamationen som uppdragsgivaren hade haft²²².

²²⁰ Jfr Grönfors i JFT s. 280 och Ulfbeck, Kontraktets relativitet, s. 196f.

²²¹ Enligt § 29 NSAB skall anmärkningar mot speditören framställas utan oskäligt uppehåll. Vid sen reklamation förlorar inte reklamenten sin talerätt utan det som händer är att bevisbördan kastas om, se § 29 andra stycket.

²²² Jfr Hultmark, Reklamation, s. 58f.

Ett annat alternativ för direktkravet är att man tänker sig att reklamationsplikten faller bort helt och att bestämmelsen i logistikavtalet eller köpeavtalet inte kan åberopas överhuvudtaget. Detta förutsätter dock att det inte finns någon allmän princip om reklamationskyldighet vid kontraktsbrott, något som är osäkert. Reklamationsreglerna har många olika funktioner, bland annat är de avsedda att minska skadeverkningarna av ett kontraktsbrott, möjliggöra för den part som begått ett avtalsbrott att planera sin verksamhet och att säkra bevisning i rätt tid. Reglernas många olika motiv visar att de fyller en viktig funktion i samband med kontraktsbrott och att det därför kan vara angeläget att ha allmänna regler om reklamation utanför det lagreglerade området²²³.

5.6.4 Preskription

För preskriptionsreglerna bör huvudregeln vara avgörande så att den tid som är avtalad i logistikavtalet gäller även för direktkravet. Preskription av en fordran innebär att alla anspråk förfaller. För logistikern får preskriptionsinstitutet betydelse på så sätt att han får en överblick över de risker som hans handlingar är utsatta för²²⁴. Det finns ofta ett samband mellan ett strängt ansvar och en kort preskriptionstid²²⁵. Detta motiverar att logistikern skall få åberopa den preskriptionstid som finns i logistikavtalet när han åläggs ett direkt ansvar gentemot en köpare²²⁶. Enligt 2 § lagen (1981:130) om preskription är nämligen den allmänna regeln annars att en fordran preskriberas tio år efter tillkomsten. En så lång preskriptionstid framstår inte som rimlig i den situation som är aktuell här och skulle föra till en orimlig utvidgning av logistikerns ansvar. Inte heller den preskriptionstid som är avtalad i köpeavtalet bör kunna åberopas av köparen eftersom även

²²³ Se Hultmark, Reklamation, s. 155 och s. 162.

²²⁴ Hultmark, Reklamation, s. 46.

²²⁵ Se Ulfbeck, Kontrakters relativitet, s. 201.

²²⁶ Enligt § 30 NSAB är preskriptionsfristen ett år och för att bryta preskriptionstidens förlopp krävs vidtagande av rättsliga åtgärder. Om speditören har sitt affärsställe i Norge gäller dock inte § 30 utan allmänna lagregler om preskriptionstid blir tillämpliga (normalt tre år).

denna oftast skulle innebära en orimlig utvidgning av logistikerns ansvar och skulle hindra att logistikern fick en överblick över de risker som är förbundna med hans verksamhet.

5.6.5 Ansvarsbegränsningar

Frågan är här om direktkravet begränsas av de ansvarsbegränsningar som kan finnas i logistikavtalet respektive köpeavtalet. Så länge inga särskilda omständigheter föreligger som talar för motsatsen så torde huvudregeln vara att logistikern kan åberopa sin egen ansvarsbegränsning gentemot ett direktkrav från köparen²²⁷. Att logistikern varit grovt vårdslös kan vara en sådan särskild omständighet som motiverar avsteg från huvudregeln. Att logistikern också i en del situationer bör kunna åberopa de ansvarsbegränsningar som kan finnas i köpeavtalet är rimligt med tanke på att köpeavtalet typiskt sett avspeglar den riskfördelning parterna kommit överens om. Köparen kan dock ha uppnått vissa förmåner genom att avstå från en del av sina rättigheter. Om en rätt till ersättning för indirekt förlust har avtalats bort i köpeavtalet bör inte köparen kunna kringgå denna bestämmelse genom att rikta ett direktkrav grundat på kontraktsrättsliga regler mot logistikern. Dessutom torde det sällan vara fallet att den ansvarsbegränsning som finns i köpeavtalet är mer fördelaktig för logistikern än den som finns i logistikavtalet. Däremot är det mer tveksamt om logistikern skall ges rätt att åberopa sådana omständigheter som helt avskär köparen från krav. Om detta skulle vara fallet skulle logistikern erhålla en obehörig vinst och köparen sitta igen med en förlust han ej kan få ersatt.

5.6.6 Påföljder

När det gäller vilka påföljder som kan bli aktuella vid ett direktkrav är det också tänkbart att huvudregeln får vika. Enligt logistikavtalet finns det

nämligen normalt bara en påföljd, ersättning, men det kan vara mer ändamålsenligt att låta påföljderna i köpeavtalet bli avgörande för direktkravets innehåll och låta köparen kräva avhjälpande eller omleverans²²⁸ av logistikern. Om avtalsbrottet beror på ett fel som logistikern begått när han utfört sitt uppdrag torde det i praktiken också vara logistikern som har störst praktisk möjlighet att rätta till felet. I det lagförslag som finns angående finansiell leasing²²⁹ har leasetagaren givits en sådan rätt att göra gällande alla påföljder enligt köpeavtalet²³⁰, såsom rätten till avhjälpande, prisavdrag och skadestånd, direkt mot leverantören.

5.7 Tredjepartslogistikerns rätt till kvittning

Kvittning är ett sätt att frigöra sig från en förpliktelse. Kvittning innebär att en gäldenär betalar borgenären genom att använda en motfordran han har mot borgenären²³¹. På en motfordran ställs vissa krav²³², den måste för det första vara gällande vilket innebär att den inte får vara ogiltig eller preskriberad. Den måste också vara mätbar mot huvudfordran och det kravet är uppfyllt om båda fordringarna är till exempel penningfordringar. Ett krav på avhjälpande kan alltså inte mötas med en motfordran som grundar sig på utebliven betalning. Motfordran måste också vara förfallen, huvudregeln är dessutom att fordringarna måste vara ömsesidiga. Detta innebär att man inte kan använda en tredje mans fordran mot borgenären till kvittning och inte heller en fordran man själv har mot en tredje man. Från denna regel finns dock undantag annars skulle ju inga problem kunna uppstå i samband med 3PL-samarbeten. Frågan som är aktuell här är om logistikern kan kvitta ett krav, han har gentemot uppdragsgivaren, mot köparen eller om logistikern

²²⁷ Jfr Ulfbeck, Kontrakters relativitet, s. 197.

²²⁸ Som oftast är de primära påföljderna i ett köpeavtal.

²²⁹ SOU 1994:120. Förslaget bygger på UNIDROIT-konventionen den 28 maj 1988 vars grundtanke är att leasetagaren i första hand skall hålla sig till leverantören vid felaktig eller försenad leverans.

²³⁰ Förutom hävningsrätten.

²³¹ Se Rodhe, Lärobok i obligationsrätt, s. 49f.

²³² Ibid s. 50.

kan kvitta ett krav som, säljaren har mot köparen, mot köparen. I dessa situationer är kravet på ömsesidighet inte uppfyllt.

I många situationer kommer logistikern att ha krav gentemot uppdragsgivaren, det typiska kravet är krav på vederlag för utförda tjänster. Frågan är då i vilken utsträckning logistikern kan använda detta krav för att kvitta mot ett direktkrav från en köpare. De vanliga kraven för kvittning måste först och främst vara uppfyllda. Enligt 28 § lagen (1936:81) om skuldebrev är huvudregeln att en gäldenär kan använda en motfordran han har mot den ursprunglige borgenären till kvittning mot förvärvaren. Det finns dock två undantag till denna regel. Ett av de två undantagen går ut på att kvittning inte får ske om gäldenären har förvärvat motfordran efter det att han fick reda på överlåtelsen av huvudfordringen eller fick särskild anledning att misstänka att överlåtelse skett. I direktkravssituationen sker ingen egentlig överlåtelse av säljarens krav mot logistikern på köparen det blir därför svårt att knyta rätten till kvittning till den tidpunkt som anges i paragrafen²³³. Det som istället bör bli avgörande är kraven härstammar från samma rättsförhållande och således står i en viss närhet till varandra.

Det är också tänkbart att logistikern önskar att kvitta ett krav uppdragsgivaren har gentemot köparen mot ett direktkrav som köparen riktar mot logistikern. Ett sådant krav gäller normalt säljarens krav på betalning för sålda varor. Även i denna situation bör det bli avgörande om kraven kan grundas på samma rättsförhållande.

²³³ Jfr Ulfbeck, Kontraktets relativitet, s. 199.

6 Avslutande kommentarer

Som framgår av den tidigare framställningen är det många frågeställningar som aktualiseras vid ett 3PL-samarbete. I detta avsnitt skall jag kort kommentera de slutsatser jag har kommit fram till.

Huvudregeln i svensk rätt är avtals subjektiva begränsning. Från denna princip finns det dock undantag, dels kan man basera direktkravet på en av de klassiska ansvarsgrunderna, dels kan man fråga sig om inte en mer självständig rätt till direktkrav kan anses vara motiverad i vissa situationer. Den primära frågeställningen i denna uppsats har handlat om huruvida en köpare kan rikta krav direkt mot en logistiker, och i så fall på vilken ansvarsgrund en sådan rätt kan baseras. I ett 3PL-samarbete uppträder logistikern i många olika roller och det går därför inte att ge ett generellt svar på denna fråga, utan omständigheterna i den konkreta situationen blir avgörande. Olika faktorer kommer då att få betydelse för bedömningen av det direkta ansvaret, men som en övergripande princip kan sägas att det torde vara lättare att få medhåll i en talan om direktkrav ju närmare den klassiska transporttjänstens sfär man befinner sig.

När det gäller frågan om direktkravets innehåll kommer ansvarsgrunden och de bakomliggande avtalen, köpeavtalet respektive logistikavtalet, att vara avgörande. Ju självständigare rätten till direktkrav kan anses vara desto mindre begränsas dock kravets omfattning av de underliggande avtalen och desto mer ingriper man i parternas avtalsfrihet. För att avtalsfriheten inte skall urholkas alltför mycket bör utgångspunkten ändå vara den att logistikavtalet respekteras och begränsar kravets innehåll. När det kan anses befogat att frånga huvudregeln får sedan avgöras genom att man i en konkret situation tar ställning till de enskilda avtalsvillkoren.

Som en följd av att parterna i ett logistikavtal fortfarande regelmässigt hänvisar till NSAB som en del av avtalsinnehållet, uppkommer frågan om

huruvida de nya värdeskapande kringtjänsterna omfattas av dessa bestämmelser. Trots att uppräknningen av de tjänster som speditören kan utföra enligt § 2 NSAB inte är uttömmande ligger det nära till hands att anta, att en av speditören utförd tjänst åtminstone bör ha ett funktionellt och nära samband med de uppräknade exemplen för att anses omfattad av bestämmelserna i avtalet. Det skulle dessutom krävas betydande tolkningsinsatser och anpassningar för att avtalet skulle kunna användas på och ge någon vägledning för de värdeskapande kringtjänsterna. Detta borde ge parterna ett incitament till att utforma egna individuella avtalsvillkor i stället för att hänvisa till bestämmelserna i NSAB.

I anknytning till NSAB har ytterligare problem uppmärksamrats. Det gäller då frågan om hur NSAB blir avtalsinnehåll. När villkor ger uttryck för handelsbruk anses de vara avtalade, även om någon individuell partsvilja inte kan fastställas. Flertalet av reglerna i NSAB kan troligen anses spegla handelsbruk, åtminstone vad avser mer traditionell speditörsverksamhet. I enlighet härmed har det ovan framkommit att uppdragets karaktär kan få betydelse för bedömningen av hur NSAB skall bli avtalsinnehåll. Slutsatsen som jag kommit fram till är att om transport och därtill hörande tjänster utgör det centrala momentet i uppdraget till logistikern, kommer NSAB att bli tillämpligt såsom handelsbruk, men om transporten endast utgör en mindre del av det totala uppdraget kan detta resultera i att NSAB inte heller för transporttjänsten kommer att få betydelse som handelsbruk. Vill parterna att NSAB skall tillämpas på den transporträttsliga delen av uppdraget bör de därför ta in en uttrycklig hänvisning till bestämmelserna i avtalet eller bifoga bestämmelserna i sin helhet.

När NSAB inte anses tillämpligt och det individuella avtalet inte ger svar måste man med hjälp av andra regler lösa en uppkommen konflikt. Härvid uppkommer frågan om tillämplig bakgrunds rätt. När det gäller 3PL-samarbeten kommer många olika regelkomplex att bli tillämpliga eftersom logistikern uppträder i flera olika roller. Det som är intressant i samband

med denna fråga är att logistikerns uppdrag kommer att regleras dels av tvingande transporträttslig lagstiftning, dels av dispositiva regler. Här uppstår en spännande gränsdragningsfråga som inte har behandlats i denna uppsats men som säkert kommer att ge upphov till olika problem i framtiden.

Litteraturförteckning

Litteratur

- Bengtsson, Bertil
Ullman, Harald Det nya produktansvaret: en översikt, Uppsala 1992. ISBN 91-7678-215-8. *Citeras* Det nya produktansvaret.
- Bernitz, Ulf Standardavtalsrätt, 6 uppl., Stockholm 1993. ISBN 91-7598-572-1.
- Bernitz, Ulf Marknadsföringslagen, Stockholm 1997. ISBN 91-39-20082-5.
- Bjøranger Tørum, Amund ”Konsekvens i formueretten”. I: *Jussens venner*, 2002, s. 314-339.
- Borup Nørgaard, Søren
Vestergaard Pedersen, Per ”Springende regres – kontraktsafhængigt retsbrudsansvar”. I: U1995B.385, s. 385-392.
- Bull, Hans Jacob Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold: en studie av dekningsmodeller, med basis i sjøforsikringsretten og i petroleumskontraktenes ansvars- og forsikringsregulering, Oslo 1988. ISBN 82-90260-24-5. *Citeras* Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold.
- Bull, Hans Jacob Innføring i veifrakttrett, 2 uppl., [Oslo] 2000. ISBN 82-518-3925-4.
- Cavinato, Joseph L ”The Logistics of Contract Manufacturing”. I: *International Journal of Physical Distribution & Materials Management*, vol. 19:1, 1989, s. 13-20.
- Gomard, Bernhard Obligationsret, 1. del, 3 uppl., Köpenhamn 1998. ISBN 87-574-4056-5.
- Gomard, Bernhard Obligationsret, 2. del, 2 uppl., Köpenhamn 1995. ISBN 87-574-6061-2.
- Gombrii, Karl-Johan ”Liability for loss of or damage to goods”. I: *Il diritto marittimo*, 2001, s. 1580-1585.

- Gooley, Toby B. "Outsourcing in Europe: What the CEOs say". I: *Logistics management*, vol. 36, h. 3 (1997), s. 112-115.
- Gorton, Lars Transporträtt: en översikt, Stockholm 1996. ISBN 91-38-50419-7. *Citeras* Transporträtt.
- Grönfors, Kurt Fraktavtalet under etthundra år, Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter 66, 1986. ISBN 91-24-16055-5.
- Grönfors, Kurt Inledning till transporträtten, Stockholm 1984. ISBN 91-1-847491-8.
- Grönfors, Kurt Avtalsgrundande rättsfakta, Stockholm 1993. ISBN 91-88384-12-8.
- Grönfors, Kurt Successiva transporter: en studie i transportöransvar, Stockholm 1968. *Citeras* Successiva transporter.
- Grönfors, Kurt Tidsfaktorn vid transportavtal, Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter 47, 1974. ISBN 91-24-15517-9.
- Grönfors, Kurt "Svensk rättspraxis, Sjörett och annan transporträtt 1986-1990". I: *Svensk Juristtidning*, 1992 s. 132-143.
- Grönfors, Kurt "Om talan direkt mot undertransportör, Några reflexioner kring ett rättsfall". I: *Svensk Juristtidning*, 1975 s. 513-527.
- Grönfors, Kurt "Avtalsinnehållet vid talan direkt mot undertransportör". I: *Tidskrift utgiven av juridiska föreningen i Finland*, 1979 s. 269-280.
- Hagstrøm, Viggo "Direktekrav i formueretten". I: *Tidskrift for rettsvitenskap*, 2001, s. 288-300.
- Hellner, Jan Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, 1 häftet. Särskilda avtal, 2 uppl., Stockholm 1993. ISBN 91-7598-606-X. *Citeras* Speciell avtalsrätt II, 1 häftet.
- Hellner, Jan: Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, 2 häftet. Allmänna ämnen, 2 uppl., Stockholm 1993.

	ISBN 91-7598-607-8. <i>Citeras</i> Speciell avtalsrätt II, 2 häftet.
Hellner, Jan:	Kommersiell avtalsrätt, 4 uppl., Stockholm 1993. ISBN 91-7598-579-9.
Hellner, Jan Ramberg, Jan	Speciell avtalsrätt I, Köprätt, 2 uppl., Stockholm 1991. ISBN 91-7598-483-0. <i>Citeras</i> Köprätt.
Hellner, Jan Johansson, Svante	Skadeståndsrätt, 6 uppl., Stockholm 2000. ISBN 91-39-20265-8.
Hultmark, Christina Ramberg, Jan	Avtalsrätten: en introduktion, Stockholm 1999. ISBN 91-39-20149. <i>Citeras</i> Avtalsrätten.
Hultmark, Christina	Reklamation vid kontraktsbrott, Stockholm 1996. ISBN 91-39-20037-X. <i>Citeras</i> Reklamation.
Håstad, Torgny:	Den nya köprätten, 4 uppl., Uppsala 1998. ISBN 91-7678-376-6. <i>Citeras</i> Köprätten.
Incoterms 2000	Incoterms 2000 på norsk, översatt och utgiven av Christian J. Lien, Bergen 2001. ISBN 82-993220-1-4.
Ivarsson, Ulf	”Lev upp till era löften: Logistikföretagen lovar för mycket”. I: <i>Transportjournalen</i> , 4/1997, s. 36-37.
Jahr, Anette	Speditøren - transportør eller mellommann?, MarLus nr. 282, Oslo 2001.
Kihlman, Jon	Köprätten: en introduktion, 2 uppl., Stockholm 2002. ISBN 91-39-20309-3.
Kjønstad, Asbjørn	”I hvilken utstrekning kan misligholdsbeføyelser gjøres gjeldende mot medkontrahentens hjemmelsmenn?”. I: <i>Jussens venner</i> , 1978, s. 166-189.
Kleineman, Jan	Ren förmögenhetsskada: särskilt vid vilseledande av annan än kontraktspart, [Stockholm] 1987. ISBN 91-7598-180-7. <i>Citeras</i> Ren förmögenhetsskada.
Krüger, Kai	Norsk kontraktsrett, Bergen 1989. ISBN 82-419-0011-2.

Krüger, Kai	Norsk kjøpsrett, 4 uppl., Bergen 1999. ISBN 82-419-0223-9.
Mellqvist, Mikael Persson, Ingemar	Fordran och skuld, 6 uppl., Uppsala 2001. ISBN 91-7678-464-9.
Nyhus Kristiansen, Camilla	Speditørens lagerserviceavtaler: en utvidelse av den tradisjonelle speditørrollen, Marlus nr. 277, Oslo 2001.
Pruth, Magnus	Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten: existerande funktioner och utveckling av nya principer, Göteborg 2002. ISBN 91-628-5446-1. <i>Citeras</i> Kontrakt som styrmedel i TPL-samarbeten.
Ramberg, Jan	Spedition och fraktavtal: med kommentar till Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser, Stockholm 1983. ISBN 91-1-827632-6. <i>Citeras</i> Spedition och fraktavtal.
Ramberg, Jan	Köpavtal, samt transportavtal och andra anslutande avtal, Stockholm 1993. ISBN 91-7548-334-3. <i>Citeras</i> Köpavtal.
Ramberg, Jan Hultmark, Christina	Allmän avtalsrätt, 5 uppl., Stockholm 1999. ISBN 91-39-20182-1.
Ramberg, Jan Herre, Johnny	Allmän köprätt: det köprättsliga regelsystemet och marknadspraxis, Stockholm 2001. ISBN 91-39-20247-X. <i>Citeras</i> Allmän köprätt.
Ramberg, Jan Nilsen, Tom Rune	Kommentar till Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser NSAB 2000, Stockholm 1998. ISBN 91-971588-2-8.
Rodhe, Knut	Lärobok i obligationsrätt, 6 uppl., Stockholm 1986. ISBN 91-1-867642-1.
Rodhe, Knut	”Svensk rättspraxis. Förmögenhetsrätt: Förpliktelsers uppkomst och obligationsrätt. 1950-1959”. I: <i>Svensk Juristtidning</i> , 1961 s. 245-295.
Rosén, Peter	Tredjepartslogistik i svensk industri: en kartläggning, Göteborg 1999.
Tarkowski, Jerzy	Transportlogistik, Lund 1995. ISBN 91-44-

Ireståhl, Bo Lumsden, Kenth	60371-1
Ulfbeck, Vibe	Kontrakters relativitet: det direkte ansvar i formueretten, København 2000. ISBN 876190156-3. <i>Citeras</i> Kontrakters relativitet.
Ulfbeck, Vibe	”[Anmälan av] Laila Zackariasson, Direktkrav: om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär”. I: <i>Tidskrift för rettsvitenskap</i> , 2002, s. 853-866.
Vinding Kruse, Anders	Købsretten, 3 uppl., Köpenhamn 1992. ISBN 87-12-02182-2.
Vinding Kruse, Anders	Ejendoms køb, 5 uppl., Köpenhamn 1990. ISBN 87-574-0276-0.
Walin, Gösta	Lagen om skuldebrev m.m., 2 uppl., Stockholm 1997. ISBN 91-39-00282-9. <i>Citeras</i> Skuldebrev m.m.
Zackariasson, Laila	Direktkrav: om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär, Uppsala 1999. ISBN 91-7678-429-0. <i>Citeras</i> Direktkrav.
Ørsted, Anders Sandøe	Haandbogen, Bind 5, Köpenhamn 1832.

Offentligt tryck

Sverige

SOU 1994:120	Finansiell leasing av lös egendom.
Prop. 1972:5	Med förslag till skadeståndslag m.m.
Prop. 1984/85:110	Konsumenttjänstlag.
Prop. 1988/89:76	Ny köplag.
Prop. 1990/91:197	Produktskadelag.

Övriga Norden

NU 1984:5	Nordiska köplagar.
-----------	--------------------

Ot.prp. nr. 80 (1986-87) Om A Kjøpslov. B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp.

Elektroniska källor

http://www.informare.it/news/forum/2001/fmc/osra1998de.asp#_1_1 2002-11-20

Federal Maritime Commission, The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, September 2001.

<http://www.ams.usda.gov/tmd/AgOTT/> 2002-11-20

United States Department of Agriculture, Agricultural Ocean Transportation Trends, July 2002.

<http://www.juridicum.su.se/transport/Main/sframep.htm> 2002-09-10

Schelin, Johan: "En "Overriding Regime" – finns det ett behov?".

<http://infoweb.unit.liu.se/eki/logistik/forskning/tpl/tpl-begrepp> 2002-07-16

<http://www.fraktarna.se> 2003-04-10

<http://www.wilsonlog.com> 2003-04-10

Rättsfallsförteckning

Sverige

NJA 1907 s. 424

NJA 1910 s. 602

NJA 1919 s. 378

NJA 1928 s. 327

NJA 1944 s. 160

NJA 1947 s. 21

NJA 1949 s. 289

NJA 1951 s. 656

NJA 1958 s. 648

NJA 1977 s. 796

NJA 1980 s. 383

NJA 1987 s. 692

NJA 1988 s. 230

NJA 1992 s. 130

NJA 1996 s. 68

NJA 1996 s. 700

ND

ND 1973 s. 24 Göteborgs Tingsrätt

ND 1973 s. 286 Stockholms Tingsrätt

ND 1976 s. 1 NH Siesta

ND 1980 s. 1 Svea Hovrätt

ND 1990 s. 1	Hovrätten för Västra Sverige
ND 1990 s. 60	Svea Hovrätt
ND 1993 s. 311	Drammen byrett
ND 1995 s. 238	NH Nordland
ND 1995 s. 299	Eidsivating lagmannsrett
ND 1998 s. 51	Göteborgs Tingsrätt
ND 1999 s. 183	Borgarting lagmannsrett
ND 2000 s. 38	Svea Hovrätt

Norge

Rt. 1973 s. 967	Campingvogn-domen
Rt. 1981 s. 445	Davanger
Rt. 1994 s. 1024	
Rt. 1998 s. 656	Veidekke
LB-1995-01011	Borgarting lagmansrett

Danmark

UfR 1973.413H
U2002.24